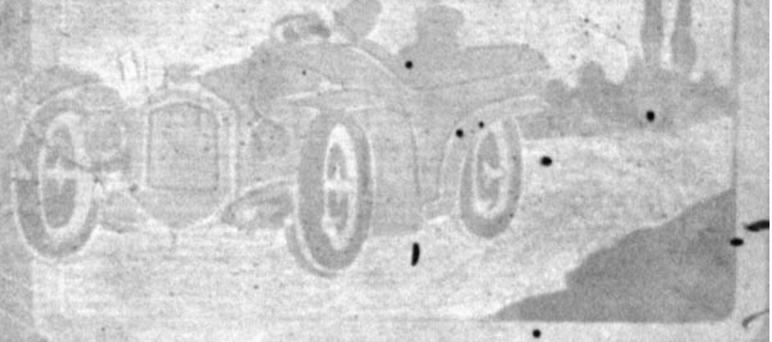
ਮੋਟਰ ਰੈਹਬਰ



ਰਚਿਤ

ਭਾਈ ਮੋਹਨ ਸਿੰਘ ਜੀ ਐਮ. ਡੀ.

ਸੋਧਕ

ਭਾਈ ਸੁੰਦਰ ਸਿੰਘ ਨਰੂਲਾ

ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਕ

ਭਾਈ ਪ੍ਰਤਾਪ ਸਿੰਘ ਸੁੰਦਰ ਸਿ

ਪੁਸਤਕਾਂ ਛਾਪਣ ਤੇ

ਮਾਲਕ ਗੁਰਮਤ ਨੇਸ਼

ਬਾਜ਼ਾਰ ਮਾਈ ਸੇਵਾਂ ਸ੍ਰੀ ਅਮ੍ਰਿਤਸਰ ਜੀ

ਵੈਸਾਖ] ਦੂਜੀ ਵਾਰ ੧੧੦੦ [੪੫੮

[ੳ]

ਓਪਨਿੰਗ (Opening)

ਖੁਲਨਾ (ਛੇਕ)

ਓਵਰ ਹੀਟ (Over Heat)

ਬਹੁਤ ਤਤਾ ਹੋ ਜਾਨਾ ਜਾਂ ਉਬਲਨਾ

ਓਵਰ ਚਾਰਜ (O'ver Charge)

ਬੈਟਰੀ ਵਿਚ ਹਦ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਕਰੰਟ ਚਲੀ ਜਾਨਾਂ ।

ਓਬਲੌਂਗ (Oblong)

ਗੋਲਦਾਇਰੇ ਦੀ ਨਾ. ਪਦਗਾਈ, ਆਂਡੇ ਦੀ ਸ਼ਕਲ ਵਿਚ ।

[ਅ]

ਐਕਸਪਲੋਸਿਵ (Explosive)

ਭਕ ਭਕ ਕਰਕੇ ਉਡ ਜਾਨ ਵਾਲਾ ਮਾਦਾ

ਐਕਸਿਲ (Axle)

ਧੁਰੇ ਨੂੰ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ ।

ਐਕਸਪਲੋਸ਼ਿਵ ਮਿਕਸਚਰ (Explosive Mixture)

ਭੁਕ ਭੁਕ ਕਰਕੇ ਉਡ ਜਾਨ ਵਾਲਾ ਹਿਸਾ ॥

ਔਟੋ ਸਾਈਕਲ (Outo Cycle)

ਏਹ ਲਫਜ਼ ਮਿਲਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਸੈਾਈਕਲ ਦੇ ਮੈਹਨੇ ,ਦੂਰ ਤੇ ਔਟੋ ਨਾਮ ਇਕ ਹੁਨਰ ਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਇੰਜਨ ਦੇ ਸਟਰੋਕ ਬਨੇ ਹਨ॥

ਅਲੋਮੀਨੀਅਮ (Alominium)

ਕਾਨ ਸੇ ਨਿਕਲੀ ਹੋਈ ਇਕ ਕਿਸਮ ਦੀ ਧਾਤੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਤੇ ਚਿੱਟਾ ਰੰਗ ਤੇ ਹੌਲਕੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਆਉਟ ਵਰਡ ਸਟਰੋਕ (Outward Stroke)

ਪਿਸਟਨ ਦੀ ਓਹ ਚਾਲ ਜੇਹੜੀ ਪਿਸਟਨ ਦੇ ਬਾਹਰ ਆਉਨ ਵਿਚ ਪੂਰੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਅਲੈਕਟਰਿਕ ਸਪਾਰਕ (Electric spark)

ਬਿਜਲੀ ਦਾ ਚੰਗਿਆੜਾ।

ਐਗਜ਼ਾਸਟ ਸਟਰੋਕ (Exhaust Stroke)

ਪਿਸਟਨ ਦੀ ਜਿਸ ਚਾਲ ਵਿਚ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ ਗੈਸ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲ ਜਾਵੇ

ਐਗਜ਼ਾਸਟ ਗੈਸ (Exhaust Gas)

ਫਾਲਤੂ ਗੈਸ।

ਐਗਜ਼ਾਸਟ ਪੋਰਟ (Exhaust Port)

ਓਹ ਸੁਰਾਖ ਜਿਸ ਵਿਚ ਦੀ ਹੋਕੇ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ ਗੈਸ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲ ਆਵੇ।

ਐਡਜਸਟਿੰਗ ਸਕਰੀਊ (Adjusting Screw)

ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਕੰਮ ਵਾਸਤੇ ਘਟਨ ਵਧਨ ਵਾਲਾ ਪੇਚ।

ਆਊਟਰ ਵਾਲਵ ਗਾਈਡ (Outer valveguide)

ਵਾਲਵ ਗਾਈਡ ਦਾ ਬਾਹਰ ਦਾ ਹਿੱਸਾ।

ਐਕਸਪਲੋਜ਼ਨ (Explosion)

ਗੈਸ ਦਾ ਸਪਾਰਕ ਆਵਨ ਨਾਲ ਫਟਣਾ।

ਐਮਰੀ ਪੋਡਰ (Emery Powder)

ਪੀਠਾ ਹੋਇਆ ਕਰੰਡ ਪਥਰ।

ਐਨਡ (End)

ਸਿਰਾ।

ਔਨ (On)

ਮਿਲ ਜਾਨਾ, ਲਗ ਜਾਨਾ।

ਔਟੋਮੈਟਕ (Outomatic)

ਅਪਨੇ ਆਪ ਕਿਸੇ ਕੰਮ ਦਾ ਹੋ ਜਾਨਾ

ਐਨਟੀ ਫਰੀਜ਼ਨ ਸਲੋਸ਼ਨ

(Antifreezen solution)

ਓਹ ਪਾਨੀ ਜੇਹੜਾ ਸਰਦੀ ਦੇ ਸਬਬ ਨਾਲ ਨਾ ਜਮ ਸਕੇ ॥

ਅਪਰ ਟੈਂਕ (Upper Tank)

ਰੇਡੀਏਟਰ ਦੀਆਂ ਨਾਲੀਆਂ ਉਤੇ ਪਾਨੀ ਰੈਹਨ ਵਾਲਾ ਹਿੱਸਾ।

ਔਟੋਮੈਟਕ ਏਅਰ ਵਾਲਵ

Automatic air valve

ਓਹ ਵਾਲ ਜੇਹੜਾ ਸਿਕਸ਼ਨ ਦੇ ਵੇਲੇ ਆਪੇ ਖੁਲਕੇ ਮਿਕਸਚਰ ਵਿਚ ਫਾਲਤੂ ਹਵਾ ਮਲਾਉਂਦਾ ਹੈ।

ਐਡਜਸਟਮੈਂਟ (Adjustment)

ਠੀਕ ਕਰਨਾ।

ਐਕਸਟਰਾ ਏਅਰ (Extra air)

ਫਾਲਤੂ ਹਵਾ

ਅਗਨੀਸ਼ਨ ਲੀਵਰ (Ignition Lever)

ਜਿਸ ਲੀਵਰ ਨਾਲ ਅਗਨੀਸ਼ਨ ਘਟ ਜਾਂ ਵੱਧ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਐਕਸਪਲੋਸਿਵ ਚਾਰਜ (Explosive Charge)

ਸਲੰਡਰ ਵਿਚ ਦੀ ਪੁਜਿਆ ਹੋਇਆ ਮਾਦਾ ਭਕ ਭਕ ਕਰਕੇ ਉੜਨਾ।

ਅਲੈਕਟਰਿਕ ਅਗਨੀਸ਼ਨ

(Electric Ignition)

ਬਿਜਲੀ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਮਿਕਸਚਰ ਦਾ ਸੜਨਾ।

ਅਕੈਮੂਲੇਟਰ (Accamulator)

ਬਿਜਲੀ ਪੈਦਾ ਕਰਨੇ ਦਾ ਆਲਾ।

ਅਲੈਕਟਰਿਸਿਟੀ (Electricity)

ਓਹ ਬਿਜਲੀ ਜੋ ਸਾਰੀ ਦੁਨੀਆਂ ਦੀਆ ਚੀਜ਼ਾਂ ਵਿਚ ਥੋੜੀ ਬਹੁਤ ਮੌਜੂਦ ਹੈ।

ਅਲੈਕਟਰਿਕ ਕਰੰਟ (Electric Current)

ਬਿਜਲੀ ਦੀ ਓਹ ਤਾਕਤ ਜੋ ਤਾਰ ਵਿਚੋਂ ਦੀ ਗੁਜ਼ਰ ਸਕੇ।

ਅਲੈਕਟਰਿਕ ਕੰਡਕਟਰ (Electric Conductor)

ਜਿਸ ਚੀਜ਼ ਵਿਚੋਂ ਦੀ ਬਿਜਲੀ ਅਸਾਨੀ ਨਾਲ ਲੰਗ ਸਕੇ।

ਅਬੋਨਾਇਟ ਵੁਡ (Ebonite wood)

ਆਬਨੂਸ ਦੀ ਲਕੜੀ।

ਐਸਿਡ (Acid)

ਤੇਜ਼ਆਬ।

ਐਮੋਨੀਅਮ ਸਟੇਟ (Amonium State)

ਨਸ਼ਾਦਰ ਦਾ ਖਾਰ।

ਅਡਵਾਂਸ (Advance)

ਆਗੇ ਵਧਾਨਾ।

ਆਇਰਨ (Iron)

ਲੋਹਾ।

ਅਲੈਕਟਰੀਕਲ ਕਨੈਕਸ਼ਨ
(Electrical Connection)

ਬਿਜਲੀ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਮਿਲਨਾ।

ਅਲੈਕਟਰਿਕ ਸਰਕਟ (Electric Cirout)

ਬਿਜਲੀ ਦਾ ਦੌਰਾ।

ਐਡਜਸਟ (Adjust)

ਠੀਕ ਕਰਨਾ।

ਆਰਮ (Arm)

ਬਾਜ਼ੂ।

ਐਰਮੇਚਰ (Armaturo)

ਮੈਗਨੈਟੋ ਦਾ ਓਹ ਹਿਸਾ ਜਿਸ ਉਤੇ ਤਾਰ ਲਪੇਟਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਐਗਜ਼ਿਲਰੀ (Auxiliary)

ਮਦਦ ਦੇਨੇ ਵਾਲਾ, ਮਦਦਗਾਰ।

ਆਇਰਨ ਕੋਰ (Iron Core)

ਕੋਆਇਲ ਵਿਚ ਲੋਹੇ ਦੇ ਤਾਰ ਲਪੇਟੇ ਹੋਏ।

ਅਲੈਕਟਰੋ ਮੈਗਨਿਟ (Elecuo Magnet)

ਬਿਜਲੀ ਤੋਂ ਬਨਾਈ ਹੋਈ ਮਿਕਨਾਤੀਸ

ਅਰਥ (Earth)

ਓਹ ਕੰਡਕਟਰ ਚੀਜ਼ ਜੀਹਦੇ ਨਾਲ ਬਿਜਲੀ ਦਾ ਸਰਕਟ ਪੂਰਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਐਂਗਲ (Augle)

ਜ਼ਾਵੀਆ, ਮੋੜ।

ਆਊਟ (Out)

ਬਾਹਰ ਕਰਨਾ, ਤਾਅੱਲਕ ਅਲੈਹਦਾ ਕਰਨਾ।

ਔਨ ਗੀਅਰ (On geai)

ਗੀਰਾਂ ਦਾ ਆਪਸ ਵਿਚ ਤਾਅਲਕ ਹੋ ਜਾਨਾ।

ਅਰੇਂਜਮੈਂਟ (Arrangement)

ਬੰਦੋਬਸਤ ਕਰਨਾ।

ਆਊਟਰ ਕੇਸਿੰਗ (Outer casing)

ਬਾਹਰ ਦਾ ਢੱਕਨ।

ਆਇਲ ਗੇਜ (Oil gauge)

ਤੇਲ ਦੀ ਮਿਕਦਾਰ ਦਸਨ ਵਾਲਾ ਆਲਾ

ਆਇਲਰ (Oiler)

ਤੇਲ ਭੇਜਨੇ ਵਾਲਾ ਆਲਾ।

ਆਇਰਨ ਰਿਮ (Iron Rim):

ਪਈਏ ਦੇ ਉਪਰ ਲੋਹੇ ਦਾ ਹਲਕਾ।

ਐਕਸੀਡੰਟ (Accident)

ਹਾਦਸਾ, ਵਾਕਿਆ।

[ੲ]

ਏਅਰ (Air)

ਹਵਾ ਨੂੰ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ। ਭਾਵੇਂ ਹਵਾ ਦੀ ਮਦਦ ਨਾਲ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਮੋਟਰਕਾਰ ਨੂੰ ਹਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੋਵੇ

ਇੰਜਨ (Engine)

ਮੋਟਰ ਕਾਰ ਦਾ ਓਹ ਹਿੱਸਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿਚੋਂ ਤਾਕਤ ਲੈਕੇ ਗਾਡੀ ਨੂੰ ਚਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਅਜ ਕਲ ਏਹ ਇੰਜਨ ਗਾਡੀ ਦੇ ਅਗਲੇ

ਹਿਸੇ ਵਿਚ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤੇ ਬੋਨਟ ਦੇ ਹੇਠ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਬੋਨਟ (ਇਹ ਓਹ ਢੱਕਨਾ ਹੈ ਜੇਹੜਾ ਇਨਜਨ ਨੂੰ ਢਕਰਖਦਾ ਹੈ) ਤੋਂ ਬਚਿਆ ਰੈਂਹਦਾ ਹੈ ·ਏਹ ਬੋਨਟ ਇੰਜਨ ਨੂੰ ਹਰ ਕਿਸਮ ਦੀ ਮੁਸੀਬਤਾਂ ਕੋਲੋਂ ਬਚੋਂਦਾ ਹੈ ਜੈਸੇ ਮਿਟੀ, ਮੀਂਹ, ਵਾ ਪਾਨੀ ਤੇ ਧੁਪ ਤੇ ਓਹ ਹਵਾ ਜੇਹੜੀ ਪਖੇ ਨਾਲ ਚਲਦੀ ਹੈ ਉਸ ਨੂੰ ਠੀਕ ਚਲਨੇ ਦੇਂਦਾ ਹੈ । ਪੈਹਲੋਂ ਪੈਹਲ ਇੰਜਨ ਮੋਟਰਕਾਰ ਦੇ ਵਿਚਲੇ ਹਿਸੇ ਵਿਚ ਲਗਾਏ ਜਾਂਦੇ ਸਨ ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਮੁਰੱਮਤ ਕਰਨ ਦੇ ਵੇਲੇ ਬਹੁਤ ਉਖਆਈਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਸਨ ਏਸ ਵਾਸਤੇ ਓਹ ਤਰੀਕਾ ਛੇਤੀ ਨਾਲ ਹਟਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ॥

ਇਗਨੀਸ਼ਨ ਮਸ਼ੀਨ (Ignition Machine)

ਅਗ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਮਸ਼ੀਨ।

ਇੰਟਰਨਲ ਕੰਮਬਸਚਨ ਇੰਜਨ
(nIternal Combustion Engine)

ਓਹ ਇੰਜਨ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸਲੈਂਡਰ

ਵਿਚ ਹੀ ਅਗ ਪੈਦਾ ਹੋਕੇ ਧੱਕਨ ਦੀ ਤਾਕਤ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ॥

ਇਨਵਰਡ ਸਟਰੋਕ (Inward stroke)

ਪਿਸਟਨ ਦੀ ਓਹ ਚਾਲ ਜੇਹੜੀ ਸਲੰਡਰ ਵਿਚ ਜਾਨ ਨਾਲ ਪੂਰੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਇਨਲੈਟ ਵਾਲਵ (Inlet valve)

ਓਹ ਵਾਲ ਜਿਸਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਗੈਸ ਸਲੰਡਰ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦਾਖਲ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਇਨਲੈਟ ਸਟਰੋਕ (Inlet stroke)

ਜਿਸ ਸਟਰੋਕ ਨਾਲ ਗੈਸ ਸਲੰਡਰ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦਾਖਲ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਇਗਨਾਈਟ (Ignite)

ਗੈਸ ਦਾ ਅਗ ਲਗਨ ਨਾਲ ਸੜਨਾ

ਇਨਲਟ ਪੋਰਟ (Inlet port)

ਓਹ ਸੂਰਾਖ ਜਿਸ ਵਿਚੋਂ ਦੀ ਹੋਕੇ ਗੈਸ ਸਲੰਡਰ ਵਿਚ ਦਾਖਲ ਹੋਵੇ

ਏਅਰ ਪੋਰਟ (Air port).

ਹਵਾ ਜਾਨੇ ਵਾਲਾ ਸੂਰਾਖ

ਇਗਨਿਸ਼ਨ (Ignition)

ਮਿਕਸਚਰ ਦਾ ਸੜਨਾ।

ਇਨਲਟ ਪਾਈਪ (Inlet Pipe)

ਜਿਸ ਪਾਈਪ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਸਲੰਡਰ ਦੇ ਵਿਚ ਮਿਕਸਚਰ ਦਾਖਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਇਮਪੀਰਜ (Amperege)

ਬਿਜਲੀ ਦੀ ਖਰਚ ਹੋਨ ਵਾਲੀ ਗਿਣਤੀ।

ਇਨਸੋਲੇਟਰ ਵਾਇਰ (Insulator wire)

ਓਹ ਤਾਰ ਜੋ ਐਸੀ ਚੀਜ਼ ਨਾਲ ਢੱਕੀ ਹੋਵੇ ਜਿਸ ਦੇ ਵਿਚੋਂ ਬਿਜਲੀ ਨਾ ਲੰਗ ਸਕੇ।

ਇਮਪੀਅਰ ਮੀਟਰ (Ampere Meter)

ਇਕ ਆਲੇ ਦਾ ਨਾਮ ਹੈ ਜਿਸਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਬੈਟਰੀ ਦੀ ਸਾਰੀ ਤਾਕਤ ਦੇਖੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਇਨਸੋਲੇਟਿੰਗ (Insolating)

ਬਿਜਲੀ ਨੂੰ ਉਸਦੇ ਸਰਕਟ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਨਾ ਜਾਨ ਦੇਨ ਵਾਲਾ ਮਾਦਾ॥

ਇਨਸੋਲੇਸ਼ਨ (Insolation)

ਓਹ ਮਾਦਾ ਜਿਸ ਦੇ ਵਿਚੋਂ ਬਿਜਲੀ ਨਾ

ਲੰਗ ਸਕੇ ॥

ਇੰਡਕਸ਼ਨ ਬਲਾਕ (Induction Block)

ਆਰਮੇਚਰ ਦੇ ਫਿਰਨ ਵਾਲੀ ਜਗਾ ।

ਇਨਸੂਲੇਟਡ ਟਰਮੀਨਲ

(Insulated Terminal)

ਓਹ ਟਰਮੀਨਲ ਜੋਹੜਾ ਨਾਨਕੰਡਕਟਰ ਨਾਲ ਢਕਿਆ ਹੋਇਆ ਹੋਵੇ ।

ਇੰਨਸੂਲੇਟਿੰਗ ਕਾਪਰ ਵਾਇਰ

(Insulating Copper Wire)

ਇਨਸੂਲੇਟ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ ਤਾਂਬੇਦਾ ਤਾਰ ।

ਇਨਸੂਲਿਟਡ ਰਾਡ (Insulated Rod)

ਇਨਸੂਲੇਟ ਕੀਤੀ ਹੋਈ ਤਾਰ

ਇਨਡਾਇਰੈਕਟ ਡਰਾਈਵ (Indirect Drive)

ਗੀਰੋਂ ਦੇ ਜਰੀਆ ਮੋਟਰ ਸ਼ਾਫਟ ਦੀ ਲਾਇਨ ਦੇ ਵਰੁਧ ਚਲਨਾ ।

ਏਅਰ ਲੌਕ (Air Lock)

ਕਿਸੀ ਪਾਈਪ ਦੀ ਮੁੜੀ ਹੋਈ ਜਗਾ ਵਿਚ ਹਵਾ ਦਾ ਆ ਕਰਕੇ ਪਟਰੋਲ ਨੂੰ ਰੋਕ ਦੇਨਾ ।

[ਸ]

ਸਟਰੋਕ (Stroke)

ਸਲੰਡਰ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦੀ ਜਗਾ ਜਿਥੋਂ ਤੋਂ ਲੈਕੇ ਜਿਥੋਂ ਤਕ ਪਿਸਟਨ ਚਲਦਾ ਹੈ।

ਸਟੀਮ (Steam)

ਭਾਪ ਜਿਹਨੂੰ ਪੰਜਾਬੀ ਵਿਚ (ਹਵਾੜ) ਕੈਂਹਦੇ ਹਨ ਭਾਵੇਂ ਭਾਪ ਤੇ ਧੁਖਾਨ ਦੇ ਅਸੂਲਾਂ ਵਿਚ ਫਰਕ ਮਾਲੂਮ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਪਰ ਏਹ ਨਾਮ ਪਕ ਗਿਆ ਹੈ॥

ਸਟੀਲ (Steel)

ਫੁਲਾਦ ਨੂੰ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ ਭਾਵੇਂ ਫੁਲਾਦ ਦੇ ਗੁਣ ਲੋਹੇ ਨਾਲੋਂ ਚੰਗੇ ਹਨ ਮਗਰ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਵਿਚ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਲੋਹੇ ਨੂੰ ਸਟੀਲ ਹੀ ਆਖਦੇ ਹਨ। ਫੁਲਾਦ ਸਟੀਲ ਨਾਲੋਂ ਬਹੁਤਾ ਲਿਫ ਜਾਨ ਵਾਲਾ ਤੇ ਚਮਕਨ ਵਾਲਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਸਕੰਦਰ ਆਜ਼ਮ ਦਾ ਸ਼ੀਸ਼ਾ ਫੁਲਾਦ ਦਾ ਹੀ ਬਨਿਆਂ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਸਖਤ ਸਟੀਲ ਨਾਲੋਂ ਫੁਲਾਦ ਦਾ ਘੜਨਾ ਵੀ ਬਹੁਤ ਮੁਸ਼ਕਲ

ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਦੇਸੀ ਕਾਰੀਗਰਾਂ ਵਿਚੋਂ ਜੇਹੜਾ ਫੁਲਾਦ ਨੂੰ ਤਾਓ ਲਾਕੇ ਜੋੜ ਲੈਂਦਾ ਹੈ ਓਹ ਇਸ ਕੰਮ ਵਿਚ ਬੜਾ ਹੁਸ਼ਿਆਰ ਮੰਨਿਆਂ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਸਟੀਲ ਨੂੰ ਤੋੜਨੇ ਤੋਂ ਉਸਦੇ ਵਿਚੋਂ ਬੜੇ ਬਰੀਕ ਤੇ ਚਿੱਟੇ ਜ਼ੱਰੇ ਨਜ਼ਰ ਆਉਂਦੇ ਹਨ । ਜਿੰਨੇ ਏਹ ਦਾਣੇ ਬਰੀਕ ਹੋਣਗੇ ਓਨਾ ਹੀ ਅਛਾ ਸਟੀਲ ਹੋਵੇਗਾ।

ਸਟਾਰਟਿੰਗ ਹੈਂਡਲ (Starting Handle)

ਇੰਜਨ ਦੇ ਚਾਲੂ ਕਰਨੇ ਵਾਲਾ ਦਸਤਾ।

ਸਪਰਿੰਗ ਵਾਸ਼ਰ (Spring washer)

ਸਪਰਿੰਗ ਨੂੰ ਰੋਕਨ ਵਾਲਾ ਵਾਸ਼ਰ

ਸਪਾਰਕਿੰਗ ਪਲੱਗ (Sparking Plug)

ਇੰਜਨ ਵਿਚ ਸ਼ੋਲਾ ਘਲਨ ਵਾਲਾ ਆਲਾ

ਸਪਰਿੰਗ ਰਿੰਗ (Spring ring)

ਪਿਸਟਨ ਦੀ ਚੂੜੀ ਕਮਪਰੈਸ਼ਨ ਨੂੰ ਰੋਕਨ ਵਾਲੀ

ਸਪੇਨਰ (Spanner)

ਨਟ ਜਾਂ ਢਿਬਰੀ ਖੋਲਨੇ ਤੇ ਸੱਖਤ ਕਰਨੇ

ਦਾ ਹਥਿਆਰ।

ਸਪੇਸੀਫਿਕ ਗਰੈਵਿਟੀ (Specific Gravity)

ਐਸਡ ਦੀ ਤੇਜ਼ਾਬ ਜੇਹੜੀ ਪਾਨੀ ਵਿਚ ਹਲ ਕਰਕੇ ਦੇਖੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਸਟਾਰਟ (Start)

ਚਲਾਨਾ।

ਸਟਰਾਈਕਰ (Striker)

ਮਿਲਨੇ ਵਾਲਾ।

ਸਪਿੰਡਲ (Spindle)

ਲੋਹੇ ਦੀ ਡੰਡੀ, ਤਕਲਾ

ਸਪੇਅਰ ਵੀਲ (Spare wheel)

ਜਿਸ ਪਈਏ ਦੇ ਮਹੀਤ ਪਰ ਦੰਦੇ ਹੋਨ

ਸਕੇਅਰ ਹੋਲ (Square Hole)

ਚਾਰ ਨੁਕਰਾਂ ਵਾਲਾ ਛੇਕ।

ਸਪਲਿਟ ਪਿਨ (Split pin)

ਪਾਟੀ ਹੋਈ ਪਿਨ ਜੇਹੜੀ ਕੇਸਲ ਨਟ ਵਿਚ ਲਗਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਸਟੀਮ ਲੌਕ (Steam lock)

ਹਵਾ ਦੀ ਥਾਂ ਸਟੀਮ ਨੇ ਆਕੇ ਵਾਟਰ ਪਾਈਪ ਵਿਚ ਪਾਨੀ ਨੂੰ ਰੋਕ ਦੇਨਾ।

ਸਕਰੈਪਰ (Scrapper)

ਛਿਲਨੇ ਵਾਲਾ ਹਥਿਆਰ।

ਸ਼ੈਲ (Shell)

ਪਲੱਗ ਦਾ ਬਾਡੀ

ਸ਼ਾਰਟ ਸਰਕਟ (Short Circut)

ਬਿਜਲੀ ਦਾ ਅਪਨੇ ਅਸਲੀ ਰਸਤਾ ਛਡਕੇ ਦੂਜਾ ਖਲਾਫ ਰਸਤਾ ਮਲਨਾ।

ਸਾਈਕਲ (Cycle)

ਦੂਰ।

ਸਾਈਲੈਂਸਰ (Silencer)

ਖਾਰਜ ਗੈਸ ਦੇ ਹਵਾ ਦੀ ਆਵਾਜ਼ ਘਟ ਕਰਨੇ ਵਾਲਾ ਹਥਿਆਰ।

ਸਲੀਵ (Sleeve)

ਖੋਲ ਦੀ ਕਿਸਮ ਵਿਚੋਂ ਵਾਲ ਜੇਹੜਾ

ਉਪਰ ਨੀਚੇ ਚਲਨ ਵਿਚ ਅਪਨਾ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ।

ਸਰਕੂਲੇਟ (Circulate)

ਦੌਰਾ ਕਰਨਾ, ਚਕਰ ਖਾਨਾ।

ਸਲੋਸ਼ਨ (Solution)

ਹੱਲ ਕੀਤੀ ਹੋਈ ਪਤਲੀ ਚੀਜ਼।

ਸਿਸਟਮ (System)

ਤਰੀਕਾ, ਕਾਇਦਾ।

ਸੈਕਸ਼ਨ (Section)

ਹਿਸਾ, ਟੁਕੜਾ।

ਸਲੋ ਸਪੀਡ (Slow speed)

ਗਾਡੀ ਦਾ ਹੋਲੀ ੨ ਚਲਨਾ।

ਸੈਕੰਡਰੀ ਜੈਟ (Secondary jet)

ਪਟਰੋਲ ਦਾ ਬਹੁਤ ਬਰੀਕ ਫਵਾਰਾ।

ਸਪਲਾਈ (Supply)

ਕਿਸੀ ਚੀਜ਼ ਦਾ ਬਹੱਮ ਪੋਚਾਨਾਂ।

ਸੈਟ (Set)

ਠੀਕ ਕਰਨਾ ਮਿਲਾਨਾ

ਸੈਲੋਲਾਈਡ (Celluloid)

ਅਬਰਕ ਵਾਂਗਰ ਇਕ ਚੀਜ਼ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਸੈਲੋਲਾਈਡ ਕੇਸ (Celloloide case)

ਸੈਲੋ ਲਾਈਡ ਦਾ ਖੋਲ।

ਸਵਿਚ ਬੋਰਡ (Switch Board)

ਓਹ ਤਖਤਾ ਜਿਸ ਦੇ ਉਪਰ ਸਵਿਚ ਲਗਾਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ।

ਸਲਫੇਟ (Sulphate)

ਬੈਟਰੀ ਪਲੇਟਾਂ ਉਤੇ ਲੂਨ ਦਾ ਜਮਨਾ।

ਸੈਲ (Cell)

ਬੈਟਰੀ ਦਾ ਹਿੱਸਾ।

ਸੈਗਮੈਂਟ (Segment)

ਕਨਡਕਟਰ ਮੈਟਲ ਜੇਹੜੀ ਕਮੀਊਟੇਟਰ ਵਿਚ ਲਗੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਸੈਂਟਰ (Centre).

ਮਰਕਜ਼, ਦਰਮਿਆਨ

ਸੈਂਟਰਲ ਰਾਡ

(Central Rod)

ਵਿਚਕਾਰਲਾ ਡੰਡਾ।

ਸਰਕੂਟ (Circuit)

ਬਿਜਲੀ ਜਾਨੇ ਦਾ ਰਸਤਾ।

ਸੈਟਿੰਗ (Setting)

ਪੁਰਜ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਓਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕੰਮ ਦੇ ਮੁਵਾਫ਼ਕ ਜੋੜਨਾਂ।

ਸੈਕੰਡਰੀ ਵਾਈਂਡਿੰਗ

(Secondary Winding)

ਕੋਇਲ ਜਾਂ ਮੈਗਨੇਟੂ ਵਿਚ ਲਪੇਟੀ ਹੋਈ ਬਾਰੀਕ ਤਾਰ ਜਿਸ ਵਿਚ ਹਾਈ ਟੈਂਸ਼ਨ ਕਰੰਟ ਬਨਦਾ ਹੈ।

ਸੈਲਫ ਇੰਡਯੂਸ ਕਰੰਟ

(Self Inauce Current)

ਹਾਈ ਟੇਨਸ਼ਨ ਕਰੰਟ ਦੇ ਸਬਬ ਨਾਲ ਪਰਾਇਮਰੀ ਵਿਚ ਅਪਣੇ ਆਪ ਕਰੰਟ ਪੈਦਾ ਹੋਣਾ। 2997 M. 13.5.1964

ਸੈਲਫ ਇਨਡੈਕਸ਼ਨ ਕੌਇਲ

(Self Induction Coil)

ਓਹ ਕੋਇਲ ਜਿਸ ਵਿਚ ਅਪਨੇ ਆਪ ਕਰੰਟ ਜ਼ਾਹਰ ਹੋਵੇ ਸੈਲਫ ਇਨਡਯੂਸਵ ਕਰੰਟ ਦੀ ਤਰ੍ਹਾਂ।

ਸੈਲਫ ਇਨਡਕਸ਼ਨ (Self Induction)

ਪਾਇਮਰੀ ਕੋਇਲ ਵਿਚ ਕਰੰਟ ਪੈਦਾ ਹੋਨਾ (ਹਾਈ ਟੇਸ਼ਨ ਕਰੰਟ ਦੇ ਖੈਦਾ ਹੋਨੇ ਪਰ)।

ਸਵਿਚ ਹੈਂਡਲ (Switch Handle)

ਬਿਜਲੀ ਦਾ ਕੁਨੈਕਸ਼ਨ ਤੋੜਨੇ ਤੇ ਜੋੜਨੇ ਵਾਲਾ ਦਸਤਾ।

ਸਲਾਈਡਿੰਗ (Sliding)

ਕਿਸੇ ਲੋਹੇ ਦਾ ਫਿਸਲਕੇ ਚਲਨਾ।

ਸਾਈਜ਼ (Size)

ਕਦ।

ਸੌਲਿਡ ਸਟੀਲ (Solid Steel)

ਸਖਤ ਸਟੀਲ।

ਸੌਊਥ ਪੋਲ (**South poll**)

ਨੈਗੇਟਿਵ ਟਰਮੀਨਲ।

ਸਾਈਲੈਂਸਰ ਐਸਕੇਪ

(**Silencer Escape**)

ਸਾਈ ਲੈਨਸਰ ਦਾਂ ਓਹ ਪੈਪ ਜਿਸ ਦੇ ਰਸਤੇ ਖਾਰਜ ਗੈਸ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਦੀ ਹੈ।

ਸਲੈਂਡਰ ਹੈਡ (**Cylinder Head**)

ਸਲੈਂਡਰ ਦੇ ਓਪਰ ਦਾ ਹਿੱਸਾ।

ਸਲਿਪ (**Slip**)

ਫਿਸਲਨਾ।

[ਹ]

ਹਾਟ ਟੈਮਪਰੇਚਰ (**Hot temperatare**)

ਹਾਲਤ ਗਰਮੀ।

ਹਾਰਸ ਪਾਵਰ (**Horse power**)

ਘੋੜੇ ਤੀ ਤਾਕਤ।

ਹੈਂਡਲ (**Handte**)

ਦਸਤਾ।

ਹਾਈ (High)

ਬੜਾ ਤਾਕਤਦਾਰ।

ਹਨੀ ਕੋਮ ਰੇਡੀਏਟਰ
(Hony Comb Radiator)

ਪਾਨੀ ਦਾ ਓਹ ਹੌਜ਼ ਜਿਸਦੀ ਸ਼ਕਲ ਮੱਖੀਆਂ ਦੇ ਖੱਗੇ ਵਾਂਗਰ ਹੋਵੇ।

ਹਾਈ ਸਪੀਡ (High Speed)

ਤੇਜ਼ ਰਫਤਾਰ।

ਹਾਈ ਟੈਨਸ਼ਨ ਸਿਸਟਮ
(High Tension System)

ਬਹੁਤ ਜ਼ੋਰ ਵਾਲੀ ਬਿਜਲੀ ਹਾਸਲ ਕਰਨੇ ਦਾ ਤਰੀਕਾ।

ਹੀਟ (Heat)

ਗਰਮੀ।

ਹਾਈ ਟੈਨਸ਼ਨ ਕਰੰਟ
(High Tension Current)

ਬਹੁਤ ਤਾਕਤ ਵਾਲੀ ਬਿਜਲੀ ਦੀ ਲੈਹਰ।

ਹਾਈ ਵੋਲਟੇਜ (High Voltage)

ਜ਼ਿਆਦਾ ਦਬਾਓ ਵਾਲੀ ਬਿਜਲੀ।

ਹਾਈਡਰੋ ਮੀਟਰ (Hydro meter)

ਇਕ ਹਥਿਆਰ ਦਾ ਨਾਮ ਹੈ।

ਹਾਰਸ ਸ਼ੂ ਮੈਗਨਿਟ

(Horse Shoe Magnet)

ਘੋੜੇ ਦੀ ਨਾਲ ਦੀ ਸ਼ਕਲ ਵਰਗਾ ਮੈਗਨਿਟ।

ਹੋਲ (Hole)

ਸੁਰਾਖ—ਛੇਕ।

[ਕ]

ਕਲੱਚ (Clutch)

ਮੋਟਰ ਤੇ ਗਾੜੀ ਦਾ ਤਾਅਲਕ ਕਰਾਨੇ ਤੇ ਜੁਦਾ ਕਰਨੇ ਦਾ ਹਥਿਆਰ।

ਕੋਰਨਰ (Corner)

ਕੋਨਾ, ਨੁੱਕਰ।

ਕਾਰਬੋਰੇਟਰ (Carburater)

ਓਹ ਹਿੱਸਾ ਜਿਸ ਵਿਚ ਪਟਰੋਲ ਤੇ ਹਵਾ

ਮਿਲ਼ਕੇ ਸਲੈਂਡਰ ਵਿਚ ਦਾਖਲ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।

ਕਰੈਂਕ ਚੈਮਬਰ (Crank Chamber)

ਕਰੈਂਕ ਦੇ ਫਿਰਨ ਵਾਲੀ ਜਗਾ।

ਕਰੈਂਕ ਸ਼ਾਫਟ (Crank Shaft)

ਜਿਸ ਵਿਚ ਕੁਨੈਕਟਿੰਗ ਰਾਡ ਜੁੜੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।

ਕਰੈਂਕ ਪਿਨ (Crank Pin)

ਕਰੈਂਕ ਸ਼ਾਫਟ ਦਾ ਓਹ ਹਿਸਾ ਜੀਹਦੇ ਵਿਚ ਕੁਨੈਕਟਿੰਗ ਰਾਡ ਫਿਟ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।

ਕਮਪਰੈਸ (Compress)

ਦਬਨਾ।

ਕਮਪਰੈਸ਼ਨ ਸਟਰੋਕ
(Compression Stroke)

ਜਿਸ ਸਟਰੋਕ ਵਿਚ ਮਿਕਸਚਰ ਦਬਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਕੇਮ ਸ਼ਾਫਟ (Cam Shaft)

ਓਹ ਸ਼ਾਫਟ ਜਿਸ ਵਿਚ ਕੇਮ ਫਿਟ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।

ਕੋਇਲ ਸਪਰਿੰਗ (Coil Spring)

ਗੋਲ ਜਾਂ ਪੇਚਦਾਰ ਸਪਰਿੰਗ।

ਕਾਟਰ (Cotter)

ਸਪਰਿੰਗ ਦੇ ਰੋਕਨ ਵਾਲੀ ਚਾਬੀ।

ਕਮਪਰੈਸ਼ਂਨ (Compression)

ਦਬਾਓ।

ਕਲੀਅਰੈਨਸ (Clearance)

ਵਾਲ ਤੇ ਟੈਪਟ ਦਾ ਵਿਚਕਾਰ ਦਾ ਫਾਸਲਾ।

ਕੁਨੈਕਟ (Connect)

ਮਿਲਿਆ ਹੋਇਆ।

ਕਰੈਂਕ ਕੇਸ (Crank Case)

ਕਰੈਂਕ ਸ਼ਾਫ਼ਟ ਦਾ ਢੱਕਨ।

ਕਲੋਜ਼ਿੰਗ (Closing)

ਬੰਦ ਹੋਨਾ।

ਕਮਪਰੈਸ਼ਨ ਟੈਪਟ
(Compression Tippet)

ਕਮਪਰੈਸ਼ਨ ਖਾਰਜ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਕਾਕ।

ਕੂਲਿੰਗ ਵਾਟਰ (Coolling water)

ਠੰਡਾ ਕਰਨੇ ਵਾਲਾ ਪਾਨੀ।

ਕਾਸਟਕ ਸੋਡਾ (Costic soda)

ਇਕ ਦਵਾ ਦਾ ਨਾਮ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਕੇਸਿੰਗ (Casing)

ਢੱਕਨ।

ਕਾਸਟ ਆਇਰਨ (Cast Iron)

ਦੇਖਨ ਵਿਚ ਏਹ ਲੋਹਾ ਛੋਟੀ ਕਿਸਮ ਦਾ ਹੈ ਪਰ ਏਹ ਛੇਤੀ ਨਾਲ ਗਲ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਏਸ ਵਾਸਤੇ ਏਹ ਬੜਾ ਕੀਮਤੀ ਤੇ ਵਰਤਨ ਵਿਚ ਜ਼ਿਆਦਾ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਇਸਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਹੁਨਰ ਦੇ ਕੰਮਾਂ ਵਿਚ ਚਲਣਾ ਹੀ ਮੁਸ਼ਕਲ ਨਹੀਂ ਹੈ ਬਲਕੇ ਕੰਮ ਚਲ ਹੀ ਨਹੀਂ ਸਕਦਾ, ਜੇਹੜਾ ਪੁਰਜ਼ਾ ਇਸ ਤੋਂ ਅਸੀਂ ਢਾਲ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਦੂਸਰੇ ਲੋਹੇ ਤੋਂ ਨਹੀਂ ਢਾਲ ਸਕਦੇ, ਏਹ ਲੋਹਾ ਜਲਦੀ ਟੁਟ ਜਾਨ ਵਾਲਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਕਮਬਸਸ਼ਨ ਚੈਮਬਰ
(Combustion Chamber)

ਉਹ ਜਗਾ ਜਿਸ ਵਿਚ ਦਬੀ ਹੋਈ ਗੈਸ ਸਪਾਰਕ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਜਲ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਕਾਰਕ (Cork)

ਓਹ ਲਕੜੀ ਜਿਸਦੇ ਬੋਤਲਾਂ ਵਾਸਤੇ ਕਾਕ ਬਣਦੇ ਹਨ।

ਕੂਵੂਰ (Cover)

ਢੱਕਨ।

ਕਾਕ (Cock)

ਟੂਟੀ।

ਕੈਪ (Cap)

ਟੋਪੀ।

ਕੁਨੈਕਸ਼ਨ (Connection)

ਜੋੜ।

ਕੋਇਲ (Coil)

ਜ਼ੋਰ ਵਾਲੀ ਬਿਜਲੀ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਵਾਸਤੇ ਹਥਿਆਰ ਮੁੜੇ ਹੋਏ ਪੇਚਦਾਰ ਤਾਰਾਂ ਦਾ

ਬਣਿਆ ਹੋਇਆ ਆਲਾ।

ਕਨਡਕਟਰ (Conductor)

ਬਿਜਲੀ ਦੇ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਲੰਗ ਜਾਨ ਵਾਲੀ ਧਾਤ।

ਕਨੈਕਟਿੰਗ ਬੋਡੀ (Connecting Body)

ਜਸ ਧਾਤ ਸੇ ਬਿਜਲੀ ਲੰਘ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਕਰੰਟ (Current)

ਬਿਜਲੀ ਦੀ ਲੈਹਰ, ਜੇਹੜੀ ਤਾਰ ਵਿਚੋਂ ਲੰਘ ਜਾਏ।

ਕਾਰਬਨ (Carbon)

ਮੈਲ।

ਕੋਮਨ ਲੈਗ (Common leg)

ਬੈਟਰੀ ਦੀਆਂ ਤਾਰਾਂ ਨੂੰ ਮਲਾਉਣ ਵਾਲਾ ਹਿੱਸਾ।

ਕੇਬਲ (Cable)

ਤਾਰ, ਵਾਇਰ।

ਕੋਆਰਟ (Quart)

੧੪ ਛਟਾਂਕ।

ਕੂਮ (Comb)

ਤਾਰ ਦਾ ਸਿਰਾ ਜੇਹੜਾ ਡਿਸਕ ਨਾਲ ਮਿਲਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਕਨਡਕਟਿੰਗ ਵਾਇਰ (Conducting Wire)

ਜਿਸ ਤਾਰ ਉਤੇ ਬਿਜਲੀ ਜਾਨ ਵਾਲਾ ਮਾਦਾ ਚੜ੍ਹਿਆ ਹੋਵੇ।

ਕੋਰ (Core)

ਕੋਇਲ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਦੇ ਤਾਰਾਂ ਦਾ ਗੁਛਾ।

ਕਾਪਰ (Copper)

ਤਾਂਬਾ।

ਕੁਨੈਕਟਿੰਗ ਸਕਰੀਊ (Connecting Screw)

ਜਿਸ ਪੇਚ ਉਤੇ ਪਲਾਟੀਨਮ ਲਗਾ ਹੋਇਆ ਹੋਵੇ।

ਕੇਮ (Came)

ਆਂਡੇ ਦੀ ਸ਼ਕਲ ਵਰਗਾ ਲੋਹਾ।

ਕੋਨੈਕਟਿੰਗ ਡੀਵਾਈਸ
(Connecting Divice)

ਬਿਜਲੀ ਦਾ ਸਰਕਟ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਤੇ ਜੁਦਾ ਕਰਨੇ ਵਾਲਾ ਆਲਾ।

ਕੰਨਡੈਨਸਰ (Condenser)

ਬਿਜਲੀ ਚੂਸਨ ਵਾਲਾ ਹਥਿਆਰ।

ਕਟ (Cut)

ਕਟਨਾ, ਵਢਨਾ।

ਕੌਇਲ ਐਨਡ (Coil end)

ਕੌਇਲ ਦਾ ਸਿਰਾ।

ਕੋਨ (Cone)

ਗਾਓ ਦੁਮ ਨਟ ਜਿਸ ਪਰ ਗੋਲੀਆ ਫਿਰਦੀਆਂ ਹਨ।

ਕਮਬਸਸ਼ਨ ਜਾਇੰਟ
(Combustion Joint)

ਸਲੈਂਡਰ ਦਾ ਓਹ ਜੋੜ ਜੇਹੜਾ ਸਲੈਂਡਰ ਹੈਡ ਨਾਲ ਤਾਅਲੱਕ ਰਖਦਾ ਹੋਵੇ।

ਕ਼ਾਰ (Car)

ਗਾੜੀ।

[ਗ]

ਗੀਅਰ ਬਕਸ (Gear Box)

ਮੋਟਰਕਾਰ ਦਾ ਓਹ ਹਿੱਸਾ ਜਿਸ ਵਿਚ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਗੀਅਰ ਆਪਸ ਵਿਚ ਬਦਲੀ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਬੰਦ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।

ਗੀਅਰ (Gear)

ਦੰਦਾਂ ਵਾਲਾ ਪਯਾ।

ਗੈਸ (Gas)

ਕਿਸੇ ਚੀਜ਼ ਦਾ ਹਵਾ ਦੀ ਸ਼ਕਲ ਵਿਚ ਬਦਲ ਜਾਨਾ।

ਗੀਰਿੰਗ (Gearing)

ਦੰਦਾਂ ਵਾਲਿਆਂ ਪਯਾਂ ਦਾ ਜੋੜ।

ਗੈਲਨ (Gallon)

੩ ਸੇਰ ੧੦ ਛਟਾਂਕ ਵਜ਼ਨ।

ਗਰੋਵਜ਼ (Groves)

ਨਾਲੀ।

ਗਾਜ਼ ਫਿਲਟਰ (Gaus Filter)

ਤਾਰ ਦੀ ਜਾਲੀ।

ਗਰੈਵੇਟੀ ਫੀਡ ਸਿਸਟਮ

(Gravity feed system)

ਟਾਂਕੀ ਸੇ ਪਟਰੋਲ ਦਾ ਆਪਣੇ ਆਪ ਆ ਜਾਨਾ।

ਗੈਸ ਟਾਈਟ (Gas tight)

ਜਿਸ ਜਗਾ ਵਿਚੋਂ ਗੈਸ਼ ਨ ਨਿਕਲ ਸਕੇ।

ਗੇਪ (Gap)

ਫਾਸਲਾ।

ਗੀਅਰ ਵੀਲ (Gear wheel)

ਦੰਦਿਆਂ ਵਾਲਾ ਪੱਯਾ।

ਗੀਅਰ ਓਨ (Gear on)

ਦੰਦਿਆਂ ਵਾਲਿਆਂ ਪੱਯਾ. ਦਾ ਮਿਲਕੇ ਕੰਮ ਕਰਨਾ।

ਗੀਅਰ ਚੇਂਞਿੰਗ ਲੀਵਰ

(Gear Changing Lever)

ਗੀਅਰਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਨ ਵਾਲਾ ਲੀਵਰ।

ਗਨ ਮੈਟਲ (Gun Metal)

ਇਸ ਦੇ ਲਫਜ਼ੀ ਮੈਨੇ ਤੋਪ ਦੀ ਧਾਤ ਦੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਪਰ ਏਹ ਪਿਤਲ ਦੀ ਕਿਸਮ ਦੀ ਇਕ ਧਾਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਹੇਠਾਂ ਲਿਖੀਆਂ ਧਾਤਾਂ ਮਿਲਕੇ ਬਨਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਪਿਤਲ ਚਾਦਰੀ ੧੨ ਹਿਸੇ ਜਿਸਤ ੧੪ ਹਿਸੇ ਤੇ ਕਲੀ੭ ਹਿਸੇ।

ਗਜਨ ਪਿੰਨ (Gujen Pin)

ਸਟੀਲ ਦਾ ਬਨਿਆ ਹੋਇਆ ਗੋਲ ਲੋਹਾ ਜੇਹੜਾ ਪਿਸਟਨ ਵਿਚ ਕਨੈਕਟਿੰਗ ਰਾਡ ਤੋੜੀ ਲੰਘਕੇ ਲਗਾ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ।

[ਚ]

ਚਾਰਜਿੰਗ ਸਟਰੋਕ (Charging stroke)

ਇੰਨਲੈਟ ਸਟਰੋਕ।

ਚੇਨ (Chain)

ਜ਼ੰਜੀਰ।

ਚਾਰਜ (Charge)

ਭਰਨਾ, ਦਾਖਲ ਹੋਨਾ।

ਚੋਕ (Choke)

ਬੰਦ ਹੋਨਾ।

ਚੈਮਬਰ (Chamber)

ਕਮਰਾ।

ਚਾਰਜਿੰਗ ਰੇਟ (Charging Rate)

ਬਿਜਲੀ ਭਰਨੇ ਦੀ ਮਿਕਦਾਰ।

ਚੇਂਜ (Change)

ਬਦਲੀ ਕਰਨਾ।

ਚੇਂਜਿੰਗ (Changing)

ਬਦਲਨਾ।

ਚੈਕੱਨਟ (Checknut)

ਕਿਸੇ ਪੇਚ ਉਪਰ ਦੋ ਨਟ ਮਲਾਕੇ ਟੈਟ ਕਰਨਾ।

[ਜ]

ਜਾਮ (Jam)

ਫਸ ਜਾਨਾ।

ਜੈਟ (Jet)

ਪਟਰੋਲ ਦਾ ਭਡਾਰੀ।

ਜੌਇਨ (Join)

ਜੜਿਆ ਹੋਇਆ ਮਿਲਿਆ ਹੋਇਆ।

ਜੰਪ ਬੈਕ (Jump Back)

ਵਾਪਸ ਹੋਨਾ ਮੁੜ ਆਨਾ।

ਜੈਕ (Jeck)

ਗਾੜੀ ਉਠਾਨੇ ਵਾਲਾ ਹਥਿਆਰ।

ਜੌਇੰਟ (Joint)

ਜੋੜ।

[ਟ]

ਟਾਪ (Top)

ਚੋਟੀ, ਪਿਸਟਨ ਦੀ ਅਖੀਰੀ ਚਾਲ ਦੀ ਜਗਾ ਉਪਰ ਦੀ ਤਰਫ।

ਟੈਪਟ ਲਿਫਟਰ (Tappet Lifter)

ਟੈਪਟ ਦੇ ਉਠਾਨ ਵਾਲਾ ਲੀਵਰ।

ਟੈਪਟ (Tappet)

ਵਾਲ ਨੂੰ ਉਠਾਨ ਵਾਲਾ ਰਾਡ।

ਟੈਪਟ ਗਾਈਡ (Tappet guide)

ਜਿਸ ਵਿਚ ਟੈਪਟ ਰਹਕੇ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ।

ਟਾਪ ਡੈਡ ਸੈਂਟਰ
(Top Dead Centre)

ਪਿਸਟਨ ਦੇ ਉਪਰ ਦੀ ਅਖੀਰੀ ਚਾਲ ਦੀ ਜਗਾ।

ਟਾਈਮਿੰਗ ਗੀਅਰ (Timing gear)

ਵਾਲਾਂ ਦੀ ਤਰਤੀਬ ਨੂੰ ਗੀਅਰਾਂ ਦੇਜ਼ਰੀਏ ਕਾਇਮ ਰਖਨਾ।

ਟੈਮਪਰੇਚਰ (Temperature)

ਗਰਮੀ ਦੀ ਹਾਲਤ, ਜਾਂ ਸਰਦੀਦੀ ਹਾਲਤ।

ਟ੍ਰੀਊਬ (Tube)

ਨਲਕੀ।

ਟਾਈਟ (Tight)

ਕਸਨਾ, ਸਖਤ ਕਰਨਾ।

ਟੀਊਬ ਇਗਨੀਸ਼ਨ (Tube Ignition)

ਗਰਮ ਨਲਕੀ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਮਿਕਸਚਰ ਦਾ ਸੜਨਾ।

ਟਾਈਮਿੰਗ (Timing)

ਵਾਲਾਂ ਦੇ ਖੁਲਨ ਤੇ ਬੰਦ ਹੋਨੇ ਦੇ ਵਕਤ।

ਟਰਮੀਨਲ (Terminal)

ਬਿਜਲੀ ਦੇ ਤਾਰ ਬਨਣ ਵਾਲਾ ਪੇਚ।

ਟਚ (Tuch)

ਮਿਲਨਾ।

ਟੈਨਸ਼ਨ (Tention)

ਖਿਚਨ ਜਾਂ ਦਬਨ ਵਾਲੀ ਤਾਕਤ।

ਟਾਇੀਪ (Type)

ਨਮੂਨਾ।

ਟੈਸਟ (Test)

ਅਜ਼ਮਾਨਾ।

ਟਿਪ (Tip)

ਸਿਰਾ।

[ਡ]

ਡਿਸਕ (Disk)

ਗੋਲ ਪਲੇਟ।

ਡਾਇਰੈਕਟ (Direct)

ਸਿੱਧਾ।

ਡਿਗਰੀ (Degree)

ਕਿਸੇ ਗੋਲੇ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਜਾਂ ਦਰਜਾ।

ਡੈਸ਼ ਬੋਰਡ (Dash Board)

ਸਾਮਣੇ ਦਾ ਤਖਤਾ ਜਿਦੇ ਉਤੇ ਸ਼ੀਸ਼ਾ ਲਗਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਡਿਲਯੂਟ ਸਲਫੂਰਕ ਐਸਡ
(Dilute Sulphuric Acid)

ਪਾਣੀ ਮਿਲਿਆ ਹੋਇਆ ਗੰਧਕ ਦਾ ਤੇਜ਼ਾਬ।

ਡਿਸਚਾਰਜ ਕਰੰਟ
(Discharge Current)

ਉਹ ਬਿਜਲੀ ਜੇਹੜੀ ਕਿਸੇ ਮਸ਼ੀਨ ਤੋਂ ਨਿਕਲ ਚੁਕੀ ਹੋਵੇ।

ਡਾਇਨੈਮੋਂ (Dynamo)

ਬਿਜਲੀ ਪੈਦਾ ਕਰਨ੍ਹ ਦੀ ਮਸ਼ੀਨ।

ਡਾਇਰੈਕਟ ਕਰੰਟ (Direct Current)

ਆਪਣੇ ਰਸਤੇ ਵਿਚ ਸਿੱਧਾ ਜਾਣੇ ਵਾਲਾ ਕਰੰਟ।

ਡਿਸਟਿਲ ਵਾਟਰ (Distill Water)

ਮੀਂਹ ਦਾ ਪਾਣੀ ਜਾਂ ਸਿੰਜਿਆ ਹੋਯਾ ਪਾਣੀ।

ਡਿਸਚਾਰਜ (Discharge)

ਬੇਕਾਰ, ਖਾਰਜ।

ਡਿਸਟਰੀਬੀਊਟਰ (Distributor)

ਕਰੰਟ ਨੂੰ ਵੰਡਨ ਵਾਲਾ ਆਲਾ।

ਡਬਲ ਇਗਨੀਸ਼ਨ (Double Ignition)

ਵੱਖਰੇ ਵੱਖਰੇ ਦੋ ਤ੍ਰੀਕਿਆਂ ਨਾਲ ਇਗਨੀਸ਼ਨ ਹਾਸਲ ਕਰਨਾ।

ਡੂਅਲ ਇਗਨੀਸ਼ਨ (Duel Ignition)

ਦੋਹਰਾ ਅਗਨੀਸ਼ਨ ਹਾਸਲ ਹੋਣਾ ਮਗਰ ਦੋਵੇਂ ਤਰੀਕੇ ਇਕ ਦੂਸਰੇ ਨਾਲ ਤਾਅਲਕ ਰਖਦੇ ਹੋਣ।

ਡਬਲ ਸਿਸਟਮ (Double System)

ਅਗਨੀਸ਼ਨ ਹਾਸਲ ਕਰਨ ਦੇ ਦੋ ਤ੍ਰੀਕੇ।

ਡੂਇਲ (Duel)

ਦੋਹਰਾ।

ਡਾਇਰੈਕਟ ਡਰਾਈਵ (Direct drive)

ਮੋਟਰ ਸ਼ਾਫਟ ਦੀ ਲੈਨ ਵਿਚ ਡਰਾਈਵ ਸ਼ਾਫਟ ਦਾ ਚਲਨਾ।

ਡਰਿਵਨ ਗੀਅਰ (Driven gear)

ਓਹ ਗੀਅਰ ਜੇਹੜਾ ਦੂਜੇ ਗੀਅਰ ਨਾਲ ਚਲਦਾ ਹੋਵੇ।

ਡਰਾਈਵਿੰਗ (Driving)

ਚਲਾਨੇ ਵਾਲਾ।

ਡਰੇਨ ਕਾਕ (Drain Cock)

ਕਰੈਂਕ ਕੇਸ ਦੇ ਹੇਠਲੀ ਟੂਟੀ।

ਡਾਇਮੀਟਰ (Diameter)

ਕੁਤਰ, ਘੇਰਾ।

ਡਿਫਰੈਂਸ਼ਲ (Differential)

ਪੱਯੀਆਂ ਦੀ ਚਾਲ ਵਿਚ ਫਰਕ ਪਾਉਣ ਵਾਲਾ ਆਲਾ ਪੁਰਜਾ।

[ਥ]

ਥਰਾਟਲ (Throttle)

ਮਿਕਸਚਰ ਦਾ ਰਾਸਤਾ ਖੋਲ੍ਹਣੇ ਤੇ ਬੰਦ

ਕਰਨੇ ਵਾਲਾ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਦੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਵਾਲ਼ਵ।

ਥਰੈਡਸ (Threads)

ਪੇਚ ਦੀਆਂ ਚੂੜੀਆਂ।

ਥਰਸਟ ਐਨਡ (Thrust end)

ਸ਼ਾਫਟ ਦੇ ਸਿਰਿਆਂ ਉਤੇ ਪੈਨੇ ਵਾਲਾ ਦਬਾਓ।

ਥਰਮੋ ਸਾਈਫਨ ਕੂਲਿੰਗ ਸਿਸਟਮ (Thermo Syphan Cooling System)

ਇੰਜਨ ਦੇ ਠੰਡਾ ਕਰਨ ਦਾ ਓਹ ਤਰੀਕਾ ਜੇਹੜਾ ਭਬਕੇ ਵਾਂਗੂ ਇੰਜਨ ਦੇ ਰੇਡੀਏਟਰ ਵਿਚ ਪਹੁੰਚਦਾ ਹੋਵੇ।

[ਨ]

ਨੋਜ਼ ਓਫ ਕੇਮ (Nose of Cam)

ਕੇਮ ਦੀ ਨੋਕ।

ਨਟ (Nut)

ਢਿਬਰੀ।

ਨੀਡਲ ਸੈਟ (Needle Set)

ਨੋਕ ਵਾਲੇ ਵਾਲ ਦੇ ਬੈਠਨ ਦੀ ਜਗਾ।

ਨੀਡਲ ਵਾਲ ਸਿਸਟਮ

(Needie valve System)

ਨੋਕ ਵਾਲੇ ਵਾਲ ਦਾ ਤਨਾ।

ਨੌਨ ਕਨਡਕਟਰ (Non Conductor)

ਉਹ ਚੀਜ਼ ਜਿਦੇ ਵਿਚ ਦੀ ਬਿਜਲੀ ਨਾ ਲੰਘ ਸਕੇ।

ਨਨ ਟਰੈਮਬਲਰ ਕੌਇਲ

(Non Tramblet Coil)

ਜਿਸ ਕੌਇਲ ਵਿਚ ਟਰੈਮਬਲਰ ਨ ਹੋਵੇ।

ਨੌਰਥ ਪੋਲ (North Pole)

ਪਾਜ਼ੇਟਿਵ।

[ਪ]

ਪੈਡਲ (Padle)

ਪੈਰਾਂ ਨਾਲ ਦੱਬਨ ਵਾਲਾ ਲੀਵਰ।

ਪਾਵਰ ਸਟਰੋਕ (Power Stroke)

ਜਿਸ ਸਟਰੋਕ ਦੇ ਵਿਚ ਮਿਕਸਚਰ ਗੈਸ ਬਣਕੇ ਪਿਸਟਨ ਨੂੰ ਧੱਕਦਾ ਹੋਵੇ।

ਪਰੈਸ਼ਰ (Pressure)

ਦਬਾਓ।

ਪੋਜ਼ੀਸ਼ਨ (Position)

ਤਰਜ਼।

ਪੰਮਪ (Pump)

ਪਚਕਾਰੀ, ਹਵਾ ਭਰਨੇ ਦਾ ਆਲਾ।

ਪੈਟਰੋਲ ਟੈਂਕ (Petrol Tank)

ਪੈਟਰੋਲ ਭਰਨੇ ਦਾ ਪੀਪਾ।

ਪਰੋਟੈਕਟਰ (Protector)

ਇਕ ਆਲੇ ਦਾ ਨਾਮ ਹੈ।

ਪੰਮਪ ਸਿਸਟਮ (Pump System)

ਪੰਮਪ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਪਾਣੀ ਪਹੁੰਚਾਣੇ ਦਾ ਤਰੀਕਾ।

ਪਾਲਿਸ਼ ਫਾਇਲ (Polish File)

ਸਾਫ ਰਗੜਨ ਵਾਲੀ ਰੇਤੀ।

ਪ੍ਰੈਸ (Press)

ਦਬਾਨਾ।

ਪਲਾਇਰਸ (Peliers)

ਪਲਾਸ, ਜਮੂਰ, ਪਕੜਨੇ ਦਾ ਓਜ਼ਾਰ।

ਪੈਟਰੋਲ ਪਾਈਪ (Petrol pipe)

ਕਾਰਬਰੇਟਰ ਵਿਚ ਪੈਟਰੋਲ ਘੱਲਣ ਦੀ ਨਲਕੀ।

ਪਲੰਜਰ (Plunger)

ਫਲੂਟ ਨੂੰ ਦਬਾਨੇ ਵਾਲਾ ਪਿੰਨ।

ਪੋਰਟ (Port)

ਸੁਰਾਖ, ਵਾਲ ਦੇ ਰੈਹਨ ਦੀ ਜਗਾ।

ਪਰੌਪਰ ਮਿਕਸਚਰ (Proper mixture)

ਜਿਸ ਮਿਕਸਚਰ ਨਾਲ ਇੰਜਨ ਠੀਕ ਚਲਦਾ ਹੋਵੇ ਤੇ ਪੈਟਰੌਲ ਤੇ ਹਵਾ ਦੀ ਠੀਕ ਮਿਕਦਾਰ ਮਿਲੀ ਹੋਵੇ।

ਪੈਟਰੋਲ ਲੈਵਲ (Petrol Level)

ਪੈਟਰੋਲ ਦੀ ਸਿਤਾ ਦਾ ਜੈਟ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੋ ਜਾਣਾ।

ਪਰੈਸ਼ਰ ਫੀਡ ਸਿਸਟਮ
(Pressure Feed System)

ਕਿਸੇ ਦਬਾਓ ਨਾਲ ਪੈਟਰੋਲ ਦਾ ਟੈਂਕ ਤੋਂ ਕਾਰਬਰੇਟਰ ਤਕ ਪਹੁੰਚਨਾ।

ਪਲੇਟ (Plate)

ਗੋਲ ਟੁਕੜਾ, ਲੋਹੇ ਦੀ ਚਾਦਰ।

ਪੈਟਰੋਲ ਵੇਪਰ (Petrol Vapour)

ਪੈਟਰੋਲ ਦਾ ਬੁਖਾਰਾਤ ਦੀ ਸ਼ਕਲ ਵਿਚ ਬਣਕੇ ਉਡ ਜਾਣਾ।

ਪਲਾਟੀਨਮ (Platinum)

ਇਕ ਕਿਸਮ ਦੀ ਸਖਤ ਧਾਤ ਹੈ।

ਪੈਰਾਫੀਨ (Parafine)

ਇਕ ਕਿਸਮ ਦਾ ਤੇਲ ਪੈਟਰੋਲ ਦੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਪੋਰਸਲੀਨ (Porcelene)

ਸਪਾਰਕਿੰਗ ਪਲੱਗ ਦੀ ਚੀਨੀ।

ਪੇਸਟ (Paste)

ਲੇਵੀ, ਲੇਸ।

ਪਾਜ਼ੇਟਿਵ ਟਰਮੀਨਲ
(Positive Terminal)

ਉਹ ਪੇਚ ਜੇਹੜਾ ਪਾਜ਼ੇਟਿਵ ਪਲੇਟਾਂ ਨਾਲ ਮਿਲਦਾ ਹੋਵੇ।

ਪੌਇੰਟ (Point)

ਸਿਰਾ, ਨੋਕ।

ਪਲਾਈਟੀਨਮ ਟਪ (Platinum-tap)

ਪਲਾਟੀਨਮ ਦੇ ਤਾਰਾਂ ਦਾ ਟੁਕੜਾ, ਚੌੜੇ ਸਪਰਿੰਗ ਵਿਚ ਜੋੜਿਆ ਹੋਵੇ।

ਪਰਮਾਨੈਂਟ ਮੈਗਨਿਟ
(Permanent Magnet)

ਪੂਰੀ ਤਾਕਤ ਦੀ ਮਿਕਨਾਤੀਸ।

ਪੋਲ ਪੀਸ (Pole Piece)

ਮੈਗਨੇਟੂ ਦੇ ਸਿਰੇ ਵਾਲੇ ਲੋਹੇ ਦੇ ਟੁਕੜੇ।

ਪੋਲ (Pole)

ਸਿਰਾ, ਸਮਤ।

ਪਰੋਜੈਕਟਿੰਗ ਆਰਮ (Projecting Arm)

ਉਹ ਲੀਵਰ ਜੀਦੇ ਵਿਚ ਛੋਟਾ ਜੇਹਾ

ਪਲਾਟੀਨਮ ਤਾਰ ਲਗਿਆ ਹੋਵੇ।

ਪੀਵੈਟ (Pevet)

ਚੂਲ।

ਪੈਰੇਲਲ (Parallel)

ਬਰਾਬਰ ਇਕੋ ਜੇਹੀ।

ਪਾਵਰ (Power)

ਤਾਕਤ।

ਪਰੀ ਇਗਨੀਸ਼ਨ (Pre-Ignition)

ਮੁਕੱਰਰ ਕੀਤੇ ਹੋਏ ਇਗਨੀਸ਼ਨ ਦੇ ਬਿਨਾਂ ਹੋਰ ਕਿਸੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਦੋਬਾਰਾ ਇਗਨੀਸ਼ਨ ਹੋਣਾ।

ਪਿਸਟਨ ਵਾਲ (Piston Valve)

ਜੇਹੜਾ ਵਾਲ ਪਿਸਟਨ ਦੀ ਚਾਲ ਵਾਂਗਰ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੋਵੇ।

[ਫ]

ਫਿਕਸ (Fix)

ਜੜਿਆ ਹੋਇਆ।

ਫ਼ਿਟ (Fit)

ਮੌਆਫਕ, ਕਸਿਆ ਹੋਇਆ।

ਫਲਾਈ ਵੀਲ (Fly Wheel)

ਕਰੈਂਕ ਸ਼ਾਫਟ ਨੂੰ ਫਿਰਨ ਵਿਚ ਮੱਦਦ ਦੇਣ ਵਾਲਾ ਪੱਹੀਆ।

ਫਾਇਰਿੰਗ ਸਟਰੋਕ (Firing Stroke)

ਪਾਵਰ ਸਟਰੋਕ ਗੈਸ ਨੂੰ ਅੱਗ ਲੱਗਨ ਦਾ ਵੇਲਾ।

ਫੇਸ (Face)

ਵਾਲ ਦਾ ਉਹ ਹਿੱਸਾ ਜੇਹੜਾ ਸੀਟ ਨਾਲ ਤਾਅਲਕ ਰੱਖਣੇ ਵਾਲਾ ਹੋਵੇ।

ਫਾਇਲ (File)

ਰੇਤੀ।

ਫਾਇਬਰ (Fiber)

ਧਾਤ ਵਾਂਗਰ ਰਬੜ ਤੇ ਲੱਕੜੀ ਦੀ ਬਣੀ ਹੋਈ ਚੀਜ਼।

ਫਾਇਰਿੰਗ (Firing)

ਅੱਗ ਪੈਦਾ ਕਰਨਾ।

ਫਲੈਟ ਟੀਊਬ (Flat Tube)

ਚੌੜੀ ਨਲਕੀ ।

ਫੈਨ (Fan)

ਪੱਖਾ ।

ਫਿਟਿੰਗ (Fitting)

ਕਿਸੇ ਪੁਰਜ਼ੇ ਨੂੰ ਉਸਦੀ ਜਗਾ ਉਤੇ ਬਠਾਨਾ ਯਾ ਫਿੱਟ ਕਰਨਾ ।

ਫਲੂਟ ਚੈਂਬਰ (Flute Chamber)

ਫਲੂਟ ਦੇ ਰੈਹਣ ਦੀ ਜਗ੍ਹਾ ।

ਫਲੂਟ (Flute)

ਕਾਰਬੂਰੇਟਰ ਵਿਚ ਤਰਨ ਵਾਲਾ ਪੁਰਜ਼ਾ ।

ਫਰੰਟ ਸੀਟ (Front Seat)

ਮੋਟਰਕਾਰ ਵਿਚ ਅਗੇ ਬੈਠਨ ਦੀ ਜਗ੍ਹਾ ।

ਫੁਟ ਬੋਰਡ (Foot Board)

ਪੈਰਾਂ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਵਾਲ਼ਾ ਤਖਤਾ ।

ਫਰਿਕਸ਼ਨ (Friction)

ਰਗੜਨਾ ।

ਫਰੀਕਸ਼ਨ ਡਰਾਈਵ (Friction Drive)

ਇਕ ਪੱਯੀਏ ਦਾ ਦੂਜੇ ਪੱਯੀਏ ਦੀ ਰਗੜ ਨਾਲ ਚਲਨਾ।

ਫਰੇਮ (Frame)

ਗਾੜੀ ਵਿਚ ਉਹ ਹਿੱਸਾ ਜਿਦੇ ਉਤੇ ਬੋਡੀ ਫਿੱਟ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਫਲੈਟ ਸਪਰਿੰਗ (Flat Spring)

ਪੱਤ੍ਰੀ ਵਾਂਗ ਚੌੜੀ ਸਪਰਿੰਗ।

ਫਾਇਰਿੰਗ ਪੋਇੰਟ (Firing Point)

ਸਪਾਰਕ ਹੋਣੇ ਦਾ ਵਕਤ।

ਫੀਲਡ ਮੈਗਨਿਟ (Field Magnit)

ਮੇਹਰਾਬਦਾਰ ਮਿਕਨਾਤੀਸ।

ਫਾਇਬਰ ਡਿਸਕ (Fiber Disk)

ਫਾਈਬਰ ਦੀ ਟਕਲੀ।

ਫਰਿਕਸ਼ਨ ਵੀਲ (Friction Wheel)

ਕਿਸੇ ਦੂਜੇ ਪੱਯੀਏ ਦੀ ਰਗੜ ਨਾਲ ਚਲਨ ਵਾਲਾ ਪੱਯੀਆ।

ਫਲੈਕਸੇਬਲ ਜੋਇੰਟ (Flexable Joint)

ਲਚਕਦਾਰ ਜੋੜ ।

ਫਰੀ (Free)

ਆਜ਼ਾਦ ।

ਫਰੰਟ ਵੀਲ (Front Wheel)

ਸਾਮਣੇ ਦਾ ਪੱਯੀਆ ।

ਫਰੰਟ ਐਕਸਲ (Front Axle)

ਆਗੇ ਦਾ ਧੁਰਾ ।

ਫੋਰਕ ਲੀਵਰ (Fork Lever)

ਕਲਚ ਨੂੰ ਵੱਖਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਲੋਹਾ ।

ਫਰੈਂਚ ਚਾਕ (French Chalk)

ਚਿਕਨਾ ਪਾਉਡਰ ।

ਫਲੱਡ (Flood)

ਜੈੱਟ ਸੇ ਪੈਟਰੋਲ ਦਾ ਉਬਲਨਾ ।

ਫੈਨ ਬੈਲਟ (Fan Belt)

ਪੱਖੇ ਨੂੰ ਚਲਾਨ ਵਾਲਾ ਤਸਮਾ ।

ਫਾਊਂਡੇਸ਼ਨ (Foundation)

ਬੁਨਿਆਦ ।

ਫਾਇਰ (Fire)

ਮਿਕਸਚਰ ਸੜਕੇ ਪਿਸਟਨ ਦਾ ਧੱਕਣਾ।

[ਬ]

ਬੇਰਿੰਗ (Bearing)

ਸ਼ਾਫਟ ਦੇ ਫਿਰਨ ਵਾਲੀ ਜਗ੍ਹਾ।

ਬਰਾਸ (Brass)

ਬਰਾਸ ਅਸਲ ਵਿਚ ਤਾਂ ਪਿੱਤਲ ਨੂੰ ਆਖਦੇ ਹਨ ਪਰ ਏਥੇ ਕਨੈਕਟਿੰਗ ਰਾਡ ਦੇ ਵਡੇ ਸਿਰੇ ਨੂੰ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ ਜਿਦੇ ਵਿਚ ਕਰੈਂਕ ਸ਼ਾਫਟ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਫਿਰਦਾ ਹੈ।

ਬਿਗ ਐਨਡ ਬਰਾਸ (Big end Brass)

ਕਨੈਕਟਿੰਗ ਰਾਡ ਦਾ ਬੜਾ ਬੇਰਿੰਗ।

ਬੌਟਮ (Bottom)

ਹੇਠਲਾ।

ਬੈਕ ਪਰੈਸ਼ਰ (Back Pressure)

ਪੁਠਾ ਦਬਾਓ।

ਬਾਟਮ ਡੈੱਡ ਸੈਂਟਰ
(Bottom Dead Centre)

ਪਿਸਟਨ ਦੀ ਹੇਠਲੀ ਅਖੀਰੀ ਚਾਲ ਦੀ ਹੱਦ।

ਬੋਰਡ (Board)

ਤਖਤਾ।

ਬੈਲਟ ਪੁਲੀ (Belt Pully)

ਪਟਾ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲੀ ਪੁਲੀ।

ਬੈਕ ਫਾਇਰ (Back Fire)

ਇੰਜਨ ਦਾ ਪੁੱਠਾ ਚਲਨਾ ਟਾਪ ਦੇ ਪੇਹਲਾਂ ਸਪਾਰਕ ਹੋਣ ਦੀ ਵਜਾਹ ਨਾਲ।

ਬਾਲ (Ball)

ਸਟੀਲ ਦੀ ਗੋਲੀ।

ਬੈਂਜ਼ੋਲੀਨ (Benzolene)

ਪੈਟਰੋਲ ਵਾਂਗੂੰ ਇਕ ਕਿਸਮ ਦਾ ਤੇਲ।

ਬੌਡੀ (Body)

ਸਪਾਰਕਿੰਗ ਪਲੱਗ ਦਾ ਓਹ ਹਿੱਸਾ ਜੇਹੜਾ ਇੰਜਨ ਵਿਚ ਫਿੱਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤੇ ਹੋਰ ਮਸ਼ੀਨ

ਤੋਂ ਵੱਖਰਾ ਹਿੱਸਾ।

ਬਰਾਸ ਸੈਗਮੈਂਟ (Brass Segment)

ਗੋਲੇ ਦਾ ਪਿਤਲ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਕੰਨਡੈਕਟਰ ਹੋਣ ਦੀ ਵਜਾ ਨਾਲ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਬੌਟਮ ਐਨਡ (Bottom End)

ਹੇਠਲਾ ਸਿਰਾ।

ਬੁਰਸ਼ (Brush)

ਸੈਗਮੈਂਟ ਨ੍ਹਾਲ ਰਗੜਕੇ ਫਿਰਨ ਵਾਲਾ ਹਿੱਸਾ।

ਬਾਲ ਜੌਇੰਟ (Ball Joint)

ਜਿਸ ਜੋੜ ਵਿਚ ਗੋਲੀ ਵਰਤੀ ਗਈ ਹੋਵੇ।

ਬਰੇਕ (Brake)

ਰੋਕਨ ਵਾਲਾ ਹਥਿਆਰ।

ਬਾਲ ਰੇਸ (Ball Race)

ਓਹ ਹਿੱਸਾ ਜਿਸ ਵਿਚ ਗੋਲੀਆਂ ਹੋਣ ਤੇ ਫਿਰਨ।

ਬੈਕ ਵੀਲ (Back Wheel)

ਗੱਡੀ ਦਾ ਪਿਛਲਾ ਪੱਯੀਆ।

ਬੀਵਲ ਵੀਲ (Bevel Wheel)

ਓਹ ਗੀਅਰ ਜੇਹੜਾ ਦੂਜੇ ਗੀਅਰ ਨੂੰ ਰਾਈਟ ਐਂਗਲ ਵਿਚ ਚਲਾਵੇ।

ਬੈਟਰੀ (Battry)

ਬਿਜਲੀ ਦਾ ਜ਼ਖੀਰਾ।

ਬੁਸ਼ (Bush)

ਪਿੱਤਲ ਜਾਂ ਹੋਰ ਕਿਸੇ ਧਾਤ ਦੀ ਸ਼ਾਮ।

[ਮ]

ਮੈਸ਼ਿਨਰੀ (Machinery)

ਕਲਾਂ।

ਮੋਮੈਨਟਮ (Momentum)

ਹਰਕਤ ਕਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦਾ ਜ਼ੋਰ।

ਮੇਕਰ (Maker)

ਬਨਾਨੇ ਵਾਲਾ।

ਮੈਟਲ (Metal)

ਧਾਤ।

ਮੈਗਨੇਟੋ ਅਲੈਕਟਰਿਕ ਸਿਸਟਮ
(Magneto Electric System)

ਇਕ ਖਾਸ ਮਸ਼ੀਨ ਤੋਂ ਬਿਜਲੀ ਹਾਸਿਲ ਕਰਨੇ ਦਾ ਤਰੀਕਾ।

ਮਾਇਕਾ (Mica)

ਅਬਰਕ।

ਮੈਗਨਾਟਾਇਜ਼ (Magnetise)

ਤਾਕਤ ਮਿਕਨਾਤੀਸੀ।

ਮੈਗਨਾਟਾਈਜ਼ਮ (Magnetism)

ਕਸ਼ਿਸ਼ ਮਿਕ਼ਨਾਤੀਸੀ।

ਮੈਗਨਿਟ ਕੋਰ (Magnet Core)

ਕੋਇਲਾਂ ਦਾ ਮਿਕਨਾਤੀਸੀ ਲੋਹਾ।

ਮੈਕਸੀਮਮ (Maximum)

ਜ਼ਿਆਦਾ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਤਾਕਤ ਪਰ ਆਰਮੇਚਰ ਫਿਰਦੇ ਹੋਏ ਮਾਲੂਮ ਹੋਣਾ।

ਮਿਨੀਮਮ (Minimum)

ਘੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ ਆਰਮੇਚਰ ਫਿਰਨ ਵਿਚ ਘੱਟ ਤਾਕਤ ਮਾਲੂਮ ਹੋਣਾ।

ਮੈਕਸੀਮਮ ਇੰਡਕਸ਼ਨ
(Maximum Induction)

ਆਰਮੇਚਰ ਦਾ ਬੜੀ ਤਾਕਤ ਉਪਰ ਪਹੁੰਚਨਾ।

ਮੇਕ ਐਂਡ ਬਰੇਕ ਮੈਕਨੀਜ਼ਮ
(Make and Brake Machenism)

ਓਹ ਆਲਾ ਜਿਸ ਵਿਚ ਖਾਸ ਮੌਕਿਆ ਪਰ ਬਿਜਲੀ ਦਾ ਕੰਮ ਹੋਵੇ।

ਮੈਕਸੀਮਮ ਗੈਪ (Maximum Gap)

ਜ਼ਿਆਦਾ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਫ਼ਾਸਲਾ।

ਮਿਲੀ ਮੀਟਰ (Milimeter)

੨੫ ਮੀਲੀ ਮੀਟਰ ਇਕ ਇੰਚ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।

ਮੈਕਸੀਮਮ ਪੋਜ਼ੀਸ਼ਨ
(Maximum Position)

ਘੁਮਤੇ ਹੋਏ ਆਰਮੇਚਰ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡੀ ਤਾਕਤ ਵਿਚ ਹੋਣਾ।

ਮੋਟਰ ਸ਼ਾਫਟ (Motor Shaft)

ਕਰੈਂਕ ਸ਼ਾਫ਼ਟ।

ਮੈਟਲ ਟੂ ਮੈਟਲ ਕਲਚ

(Metal to metal Clutch)

ਜਿਸ ਕਲਚ ਵਿਚ ਤੁੱਅਲਕ ਪੈਦਾ ਕਰਨੇ ਵਾਲੇ ਤੇ ਜੁਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਹਿੱਸੇ ਇਕ ਕਿਸਮ ਦੀ ਧਾਤ ਜਾਂ ਵੱਖਰੀਆਂ ਧਾਤਾਂ ਨਾਲ ਬਨੇਹੋਣ।

ਮਿਸ ਫਾਇਰ (Miss Fire)

ਚਲਦੇ ਹੋਏ ਇੰਜਨ ਵਿਚ ਮਿਕਸਚਰ ਜਾਂ ਇਗਨੀਸ਼ਨ ਦੀ ਖਰਾਬੀ ਨਾਲ ਕਿਸੇ ਸਲੈਂਡਰ ਦਾ ਕੰਮ ਅੱਛਾ ਨਾਂ ਕਰਨਾ, ਕਮਜ਼ੋਰ ਹੋਣਾ।

[ਰ]

ਰੇਡੀਏਟਰ (Radiator)

ਪਾਣੀ ਭਰਨੇ ਵਾਲਾ ਪੁਰਜ਼ਾ ਜਿਸਦਾ ਕੰਮ ਇੰਜਨ ਨੂੰ ਠੰਡਾ ਕਰਨਾ. ਤੇ ਪਾਣੀ ਦੀ ਗਰਮੀ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਨਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਰਿੰਗ (Ring)

ਪਿਸਟਨ ਦੀ ਚੂੜੀ।

ਰਿਵੋਲੂਸ਼ਨ (Revolution)

ਚੱਕਰ।

ਰਾਊਂਡ (Rouno)

ਚੱਕਰ, ਗਰਦਸ਼।

ਰੇਸਿੰਗ ਕਾਰ (Racing Car)

ਸ਼ਰਤ ਉਤੇ ਦੌੜਨ ਵਾਲੀ ਗਾਡੀ।

ਰਿਬਸ (Ribs)

ਕਿੰਗਰੇ।

ਰਾਕਰ ਲੀਵਰ (Roker Lever)

ਨੀਡਲ ਵਾਲ ਨੂੰ ਚੁਕਨ ਵਾਲਾ ਲੀਵਰ।

ਰੀਟਾਰਡ (Retard)

ਪਿਛੇ।

ਰਿਚ ਮਿਕਸਚਰ (Rich mixture)

ਜਿਸ ਮਿਕਸਚਰ ਵਿਚ ਪੈਟਰੋਲ ਬਹੁਤਾ ਹੋਵੇ ਤੇ ਹਵਾ ਘੱਟ ਹੋਵੇ।

ਰੀਜ਼ਰਵ (Reserve)

ਮਾਫ਼ੂਜ਼, ਬਚਿਆ ਹੋਇਆ।

ਰੇਟ (Rate)

ਭਾਓ, ਨਿਰਖ।

ਰੀਜਿਸਟੈਂਸ (Resistence)

ਬਿਜਲੀ ਦੀ ਉਹ ਤਾਕਤ ਜੇਹੜੀ ਤਾਰ ਵਿਚ ਰੈਹ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਰਾਡ (Rod)

ਗੁਲਾਈ, ਗੋਲ ਲੋਹੇ ਦਾ ਡੰਡਾ।

ਰਾਈਟ ਐਂਗਲ (Right Angle)

ਜ਼ਾਵੀਆਂ ਕਾਇਮਾ, ਜੇਹੜਾ ਨੱਬੇ ਡਿਗਰੀ ਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਰੋਟੈਰੀ (Rotary)

ਫਿਰਨੇ ਵਾਲਾ।

ਰਾਈਮਰ (Rimer)

ਚਕੋਰ ਬਰਮਾਂ।

ਰੋਟੇਸ਼ਨ (Rotation)

ਘੁਮਾਓ, ਚੱਕਰ।

ਰਾਈਟ (Right)

ਸੀਦਾ।

ਰੋਡ ਵੀਲ (Road Wheel)

ਪਿਛਲੇ ਪਯੇ ।

ਰਨ ਡਾਊਨ (Run Down)

ਡਿਸਚਾਰਜ, ਖਾਰਜ ।

ਰਾਈਟ ਹੈਂਡ (Right Hand)

ਸੱਜੇ ਹੱਥ ।

ਰਾਈਫਲ (Rifle)

ਬੰਦੂਕ ।

ਰੇਸ (Race)

ਦੌੜਨਾ ।

[ਲ]

ਲੈਦਰ (Leather)

ਚਮੜਾ ।

ਲੈਥ ਮਸ਼ੀਨ (Lath machine)

ਖਰਾਦ ਕਰਨ ਦੀ ਮਸ਼ੀਨ ।

ਲਾਈਨ (Line)

ਲਕੀਰ, ਖਤ ।

ਲੀਕ (Leak)

ਕਿਸੇ ਪਤਲੀ ਚੀਜ਼ ਦਾ ਆਪਣੇ ਰਸਤੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਵਗ ਜਾਣਾ।

ਲੁਬਰੀਕੇਟਿੰਗ ਆਇਲ

(Lubricating Oil)

ਚਿਕਨਾ ਤੇਲ ਹਰਿੰਡ ਦੇ ਤੇਲ ਵਾਂਗਰ।

ਲੇਵਲ (Level)

ਇਕ ਜਗ੍ਹਾ ਤੋਂ ਦੂਜੀ ਜਗ੍ਹਾ ਪਰ ਪੈਟਰੋਲ ਦਾ ਪਹੁੰਚਕੇ ਅਸਲੀ ਮਿਤਾ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਕਾਇਮ ਹੋਣਾ।

ਲੋ (Low)

ਛੋਟੀ, ਘੱਟ।

ਲੋਅਰ ਚੈਂਬਰ (Lower Chamber)

ਟਾਂਕੀ ਦਾ ਹੇਠਲਾ ਹਿੱਸਾ।

ਲੋ ਟੈਨਸ਼ਨ ਸਿਸਟਮ

(Low Tention System)

ਘੱਟ ਤਾਕਤ ਵਾਲੀ ਬਿਜਲੀ ਪੈਦਾ ਕਰਨੇ ਦਾ ਤਰੀਕਾ।

ਲੋ ਵੌਲਟੇਜ (Low Voltage)

ਘੱਟ ਤਾਕਤ ਵਾਲੀ ਬਿਜਲੀ ਦਾ ਪਰੈਸ਼ਰ।

ਲੇਬਲ (Lable)

ਚਿੱਟ।

ਲੀਕੇਜ (Leakage)

ਖਾਰਜ ਹੋਣਾ।

ਲੋ ਸਪੀਡ ਟਾਈਪ (Low Speed Type)

ਹੌਲੀ ਚਲਨ ਵਾਲੀ ਵਜ਼ਾਕਾਰ।

ਲੋ ਟੈਨਸ਼ਨ ਵਾਇਰ

(Low Tention Wire)

ਓਹ ਤਾਰ ਜੀਹਦੇ ਵਿਚੋਂ ਦੀ ਘੱਟ ਤਾਕਤ ਵਾਲੀ ਬਿਜਲੀ ਲੰਘਦੀ ਹੋਵੇ।

ਲਾਈਨਜ਼ ਆਫ ਫੋਰਸਿਜ਼

(Lines of Forces)

ਤਾਕਤ ਮਿਕਨਾਤੀਸੀ ਦੀਆਂ ਲਕੀਰਾਂ।

ਲੌਕ ਨਟ (Lock Nut)

ਚੋਕ ਨੱਟ।

ਲੈਫਟ (Left)

ਖੱਬੀ ਤਰਫ਼ ।

ਲੋਡ (Load)

ਭਾਰ, ਵਜ਼ਨ ।

ਲੀਫ (Leef)

ਲੋਹੇ ਦੀ ਚੌੜੀ ਪਤੀ ।

ਲੈਫਟ ਹੈਂਡ (Left Hand).

ਖੱਬੇ ਹੱਥ ।

ਲੁਬਰੀਕੇਟਰ (Lubricator)

ਤੇਲ ਪਹੁੰਚਾਣੇ ਵਾਲਾ ।

ਲੀਨ ਮਿਕਸਚਰ (Lean mixture)

ਜੇਹੜਾ ਮਿਕਸਚਰ ਇੰਜਨ ਵਿਚ ਠੀਕ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੋਵੇ ।

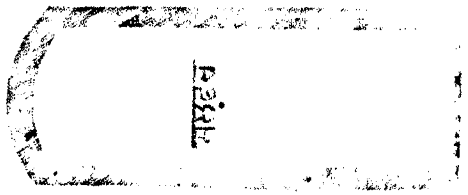
ਪੈਹਲਾ ਹਿੱਸਾ ਇੰਜਨ

ਏਹ ਮੋਟਰਕਾਰ ਦੇ ਵਿਚ ਸਾਰਿਆਂ ਹਿਸਿਆਂ ਨਾਲੋਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹਿੱਸਾ ਹੈ ਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਕਾਰਬੋਰੇਟਰ ਅਗਨੀਸ਼ਨ ਮਸ਼ੀਨ ਰੇਡੀਏਟਰ ਵਗੈਰਾ ਲਗੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਪੈਟਰੋਲ ਤੋਂ ਬਣਾਈ ਹੋਈ ਗੈਸ ਵਰਤਨ ਵਾਲੇ ਇੰਜਨ ਅਜ ਕਲ ਬਹੁਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਉਹ ਸਾਰੇ ਓਟੋ ਸਾਈਕਲ ਦੇ ਅਸੂਲਾਂ ਉਤੇ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਇੰਜਨਾਂ ਨੂੰ ਇਨਟਰਨਲ ਕਮਬਸਚਨ ਇੰਜਨ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ।

ਏਹ ਇੰਜਨ ਦੋ ਕਿਸਮੋ ਦੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਦੋ ਸਟਰੋਕ ਇੰਜਨ ਤੇ ਚਾਰ ਸਟਰੋਕ ਇੰਜਨ, ਦੋ ਸਟਰੋਕ ਇੰਜਨ ਹਰ ਇਕ ਚਕਰ ਵਿਚ ਆਪਣਾ ਸਾਰਾ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਚਾਰ ਸਟਰੋਕ ਇੰਜਨ ਦੋ ਚਕਰਾਂ ਵਿਚ ਸਾਰਾ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੋਹਾਂ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਇੰਜਨਾਂ ਨੂੰ ਸਾਈਕਲ ਮੋਸ਼ਨ ਇੰਜਨ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ।

ਸਲੈਂਡਰ

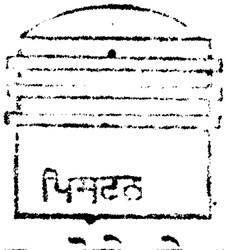
ਸ਼ਕਲ ਨੰ: ੨



ਸਲੈਂਡਰ ਕਾਸਟ ਆਇਰਨ ਦਾ ਬਨਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤੇ ਸ਼ਕਲ ਵਿਚ ਇਕ ਗੋਲ ਤੇ ਲਮੇਂ ਡਬੇ ਵਾਂਗਰ ਹੁੰਦਾਹੈਇਕ ਤਰਫ ਤੋਂ ਬੰਦ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤੇ ਬਿਜਲੀ ਦਾ ਚੰਗਿਆੜਾ ਏਸੇ ਤਰਫੋਂ ਪੈਂਦਾ ਹੈ ਤੇ ਏਹਦੇ ਬਾਹਰ ਦੀ ਤਰਫ ਬਹੁਤ ਇੰਤਜ਼ਾਮ ਕੀਤਾ ਗਿਆਹੈ। ਦੇਖੋ ਸ਼ਕਲ ਨੰ: ੨

ਪਿਸਟਨ

ਸ਼ਕਲ ਨੰ: ੩



ਏਹ ਭੀ ਇਕ ਪੋਲੇ ਵੇਲਨੇ ਦੀ ਤਰ੍ਹਾਂ

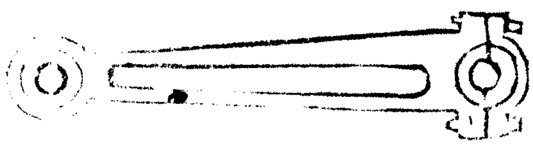
ਕਾਸਟ ਆਇਰਨ ਦਾ ਬਣਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਬਹੁਤੇ ਪਿਸਟਨ ਸਟੀਲ ਤੇ ਆਲਮੋਨੀਅਮ ਦੇ ਬਣੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਰਤਨ ਕਰਕੇ ਵਜਨ ਦਾ ਬਚਾ ਹੁੰਦਾ ਹੇ ਤੇ ਓਹ ਧਮਕ ਜੇਹੜੀ ਦੋਵੀਂ ਤਰਫ਼ੀਂ ਵਜ਼ਨੀ ਹਿਸਿਆਂ ਦੀ ਵਜਾ ਨਾਲ ਪੈਂਦੀ ਹੈ ਹਟ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਏਹਦੀ ਗੁਲਾਈ ਬੜੀ ਗੋਲ ਤੇ ਸਾਫ਼ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਏਹਦੇ ਅੰਦਰ ਕਨੈਕਟਿੰਗ ਰਾਡ ਲਗਾਨ ਦਾ ਇੰਤਜ਼ਾਮ ਗਜਨ ਪਿਨ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜੇਹੜਾ ਕੇ ਸ਼ਕਲ ਨੰਬਰ ਦੋ ਵਿਚ ਦੇਖਨਨਾਲ ਮਾਲੂਮ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਪਿਸਟਨ ਸਲੈਂਡਰ ਵਿਚ ਠੀਕ ਫਿਟ ਹੋਨ ਵਾਲੇ ਨਹੀਂ ਬਣਾਏ ਜਾਂਦੇ। ਸਲੈਂਡਰ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵਾਲਾ ਚਕਰ ਜ਼ਰਾ ਛੋਟਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਸਬਬ ਏਹ ਹੈ ਕਿ ਜਿਸ ਵੇਲੇ ਇੰਜਨ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ ਓਸੇ ਵੇਲੇ ਪਿਸਟਨ ਸਲੈਂਡਰ ਨਾਲੋਂ ਬਹੁਤਾ ਗਰਮ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤੇ ਪਿਸਟਨ ਗਰਮ ਹੋਕੇ ਫੁਲ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਨਾਲੇ ਸਲੈਂਡਰ ਦਾ ਛੇਕ ਵੀ ਵਧ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੇਕਰ ਸਲੈਂਡਰ ਵਿਚ

ਪਿਸ਼ਟਨ ਦੇ ਘਟਨ ਵਧਨ ਦਾ ਇੰਤਜ਼ਾਮ ਨਾਂ ਹੁੰਦਾ ਤਾਂ ਪਿਸਟਨ ਇਕ ਦਮ ਜਾਮ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਏਸੇ ਵਾਸਤੇ ਪਿਸਟਨ ਦੇ ਬਾਹਰ ਰਿੰਗ ਚੜ੍ਹਾਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਤਾਕਿ ਗੈਸ ਨਾ ਨਿਕਲੇ। ਦੇਖੋ ਸ਼ਕਲ ਨੰਬਰ (੩)

ਕਨੈਕਟਿੰਗ ਰਾਡ

[ਸ਼ਕਲ ਨੰ: ੪]

ਕਨੈਕਟਿੰਗ ਰਾਡ

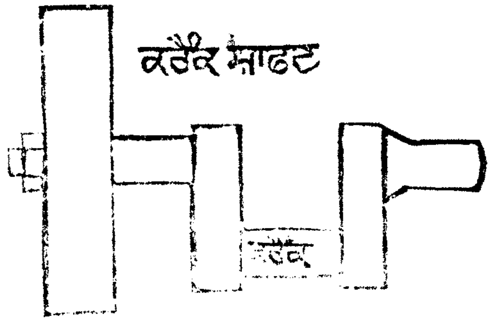


ਕਨੈਕਟਿੰਗ ਰਾਡ ਸਟੀਲ ਦਾ ਬਨਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਇਸਦੇ ਦੋਵਾਂ ਸਿਰਿਆਂ ਉਤੇ ਬੈਰਿੰਗ ਲਗਾਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਜੇਹੜੇ ਕਿ ਗਨ ਮੈਟਲ ਜਾਂ ਵੀਟ ਮੈਟਲ ਦੇ ਬਨਾਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਉਪਰ ਵਾਲਾ ਸਿਰਾ ਗਜਨ ਪਿੰਨ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਪਿਸਟਨ ਨਾਲ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਦੂਸਰਾ ਸਿਰਾ ਦੋਵਾਂ ਟੁਕੜਿਆਂ ਦੇ ਨਾਲ ਕ੍ਰੈਂਕ ਸ਼ਾਫਟ ਵਿਚ ਜੜਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈਂ ਏਨ੍ਹਾਂ ਦੋਵਾਂ ਟੁਕੜਿਆਂ

ਦੇ ਬਰਾਸ ਨੂੰ ਬਿਗ ਐਂਡ ਬਰਾਸ ਕੈਂਹਦੇ ਹਨ। ਦੇਖੋ ਸ਼ਕਲ ਨੰਬਰ (੪)

ਕਰੈਂਕ ਸ਼ਾਫਟ

ਸ਼ਕਲ ਨੰ: ੫



ਕਰੈਂਕ ਸ਼ਾਫਟ ਸਟੀਲ ਦੀ ਬਣਾਈ ਹੋਈ ਵਿਚਕਾਰੋਂ ਮੁੜੀ ਹੋਈ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੇਹੜੀ ਕਿ ਸ਼ਕਲ ਨੰਬਰ੫ਵਿਚ ਦੇਖਨ ਨਾਲ ਮਲੂਮ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਇਸ ਸ਼ਾਫਟ ਨੂੰ ਬੇਰਿੰਗ ਥੱਮੀ ਰਖਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਏਹ ਸ਼ਾਫਟ ਫਿਰਦੀ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਬੈਰਿੰਗਾਂ ਦਾ ਨਾਮ ਮੇਨ ਬੈਰਿੰਗ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਉਸ ਵਿਚਲੇ ਮੁੜੇ ਹੋਏ ਹਿਸੇ ਨੂੰ ਕਰੈਂਕ ਆਖਦੇ ਹਨ ਜੇੜ੍ਹਾ ਕਿ ਕਰੈਂਕ ਚੈਂਬਰ ਵਿਚ ਚਲਦਾ ਹੈ।

ਚਾਰ ਸਲੈਂਡਰ ਇੰਜਨਾਂ ਦੇ ਤ੍ਰਤੀਬਵਾਰ ਚਲਨ ਦਾ ਕਾਇੰਦਾ

ਚਾਰ ਸਲੈਂਡਰ ਇੰਜਨ ਵਿਚ ਪਿਸਟਨ ਹਮੇਸ਼ਾ ਚਾਰ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿਚ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ ਓਸ ਹਾਲਤ ਦਾ ਨਾਮ ਸਟਰੋਕ ਰਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਤੇ ਓਹ ਚਾਰ ਸਟਰੋਕਾਂ ਥੱਲੇ ਲਿਖੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ:—

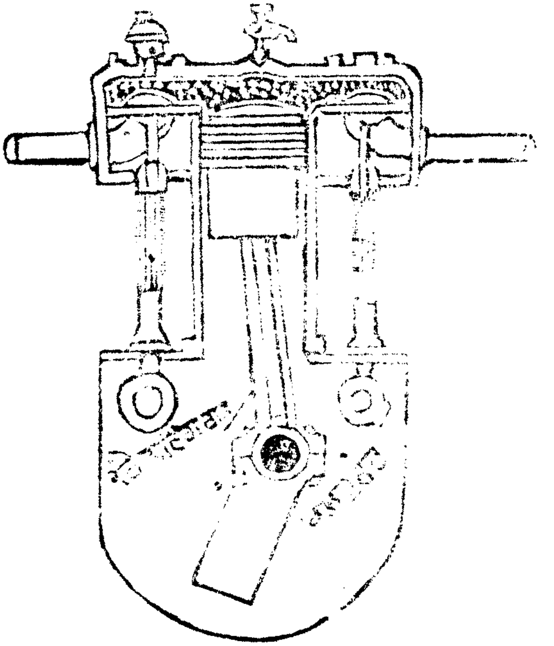
੧—ਇਨਲੈਟ ਸਟਰੋਕ ਜਾਂ ਐਡਮਿਸ਼ਨ ਸਟਰੋਕ ਜਾਂ ਸੈਕਸ਼ਨ ਸਟਰੋਕ।

੨—ਕਮਪਰੈਸ਼ਨ ਸਟਰੋਕ।

੩—ਫਾਇਰਿੰਗ ਸਟਰੋਕ।

੪—ਅਗਨੀਸ਼ਨ ਸਟਰੋਕ

ਇਨਲੈਟ ਸਟਰੋਕ



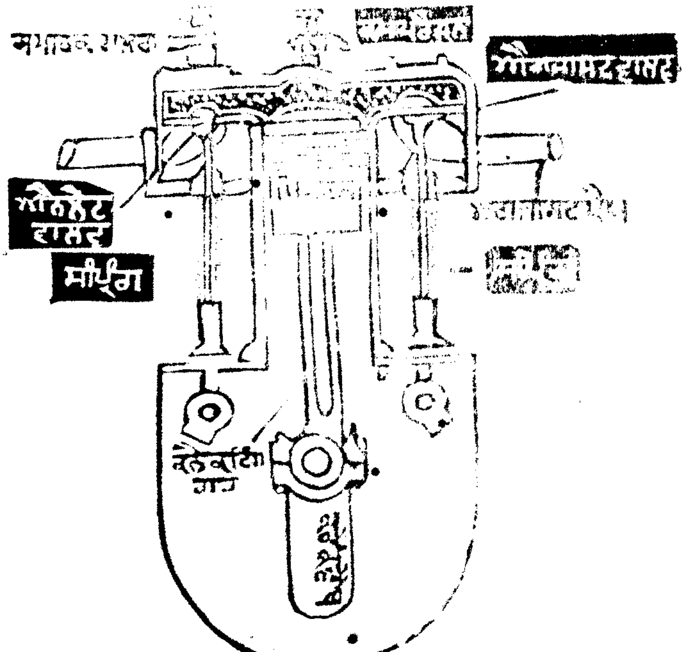
[ਸ਼ਕਲ ਨੰ: ੬]

ਇਨਲਟ ਸਟਰੋਕ ਵਿਚ ਪਿਸਟਨ ਪੈਹਲੀ ਦਫਾ ਉਪਰੋਂ ਹੇਠਾਂ ਨੂੰ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤੇ ਕਨੈਕਟਿੰਗ ਰਾਡ ਕਰੈਂਕ ਸ਼ਾਫਟ ਨੂੰ ਘੁਮਾਕੇ ਕਰੈਂਕ ਪਿੰਨ ਨੂੰ ਹੇਠਾਂ ਲੈ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤੇ ਏਨ ਚਿਰ ਵਿਚ ਇਨਲੈਟ ਵਾਲ ਖੁਲਕੇ ਗੈਸ

ਸਲੈਂਡਰ ਵਿਚ ਆ ਜਾਂਦਾਹੈ ਪਿਸਟਨ ਦੀ ਇਸ ਚਾਲ ਨੂੰ ਇਨਲੈਟ ਸਟਰੋਕ, ਸੈਕਸ਼ਨ ਸਟਰੋਕ, ਜਾਂ ਐਡਮੀਸ਼ਨ ਸਟਰੋਕ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ ਸ਼ਕਲ ਨੰਬਰ ੬ ਵਿਚ ਦੇਖਨ ਨਾਲ ਮਲੂਮ ਹੁੰਦਾ ਹੈ॥

ਕਮਪਰੈਸ਼ਨ ਸਟਰੋਕ

[ਸ਼ਕਲ ਨੰ: ੭]



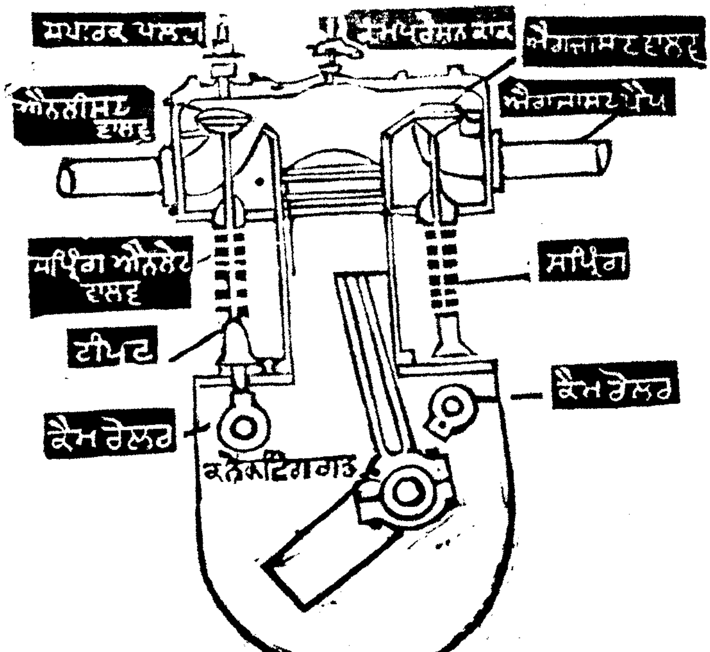
ਜਿਸ ਵੇਲੇ ਪਿਸਟਨ ਇਨਲੈਟ ਸਟਰੋਕ ਪੂਰੀ ਕਰਕੇ ਨੀਚੇ ਚਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਫਿਰ ਕਮਪਰੈਸ਼ਨ ਸਟਰੋਕ ਵਿਚ ਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਇਸ ਵੇਲੇ ਪਿਸਟਨ ਫੇਰ ਹੇਠੋਂ ਉਪਰ ਨੂੰ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤੇ ਜਿੰਨੀ ਗੈਸ ਸਲੈਂਡਰ ਵਿਚ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਸਾਰੀ ਦੱਬ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤੇ ਇਸ ਵੇਲੇ ਦੋਨੋ ਵਾਲ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਪਿਸਟਨ ਦੀ ਇਸ ਹਾਲਤ ਨੂੰ ਕਮਪਰੈਸ਼ਨ ਸਟਰੋਕ ਆਖਦੇ ਹਨ ਜੋ ਸ਼ਕਲ ਨੰਬਰ ੭ ਵਿਚ ਮਲੂਮ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਫਾਇਰਿੰਗ ਸਟਰੋਕ

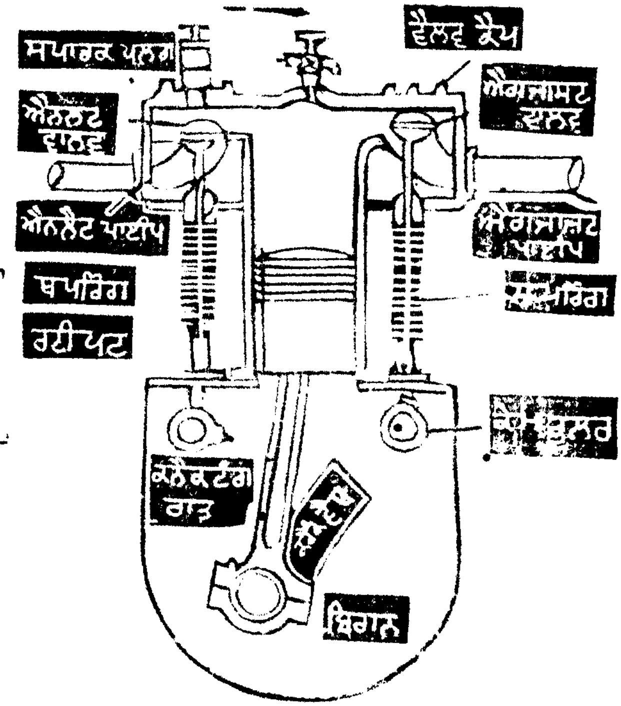
ਪਿਸਟਨ ਕਮਪਰੈਸ਼ਨ ਸਟਰੋਕ ਪੂਰੀਕਰਕੇ ਫਾਇਰਿੰਗ ਸਟਰੋਕ ਵਿਚ ਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵੇਲੇ ਪਿਸਟਨ ਉਪਰ ਨੂੰ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਉਸ ਵੇਲੇ ਬਿਜਲੀ ਦਾ ਚੰਗਿਆੜਾ ਗੈਸ ਨੂੰ ਅੱਗ ਲਗਾਉਂਦਾ ਹੈ ਗੈਸ ਤੇ ਬਿਜਲੀ ਦੀ ਤਾਕਤ ਮਿਲਕੇ ਪਿਸਟਨ ਨੂੰ ਹੇਠਾਂ ਧੱਕਾ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਪਿਸਟਨ ਫੇਰ ਨੀਚੇ ਨੂੰ ਜਾਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ,

ਇਸ ਵੇਲੇ ਵੀ ਦੋਵੇਂ ਵਾਲ ਬੰਦ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਪਿਸਟਨ ਦੀ ਏਸ ਹਾਲਤ ਦਾ ਨਾਮ ਫਾਇ-ਰਿੰਗ ਸਟਰੋਕ ਰਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਰ ਇਸਨੂੰ ਐਕਸਪਲੋਯਨ ਸਟਰੋਕ ਵੀ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ। ਜੇਹੜੀ ਕਿ ਸ਼ਕਲ ਨੰਬਰੰ ੮ ਵਿਚ ਦੇਖਨ ਨਾਲ ਮਲੂਮ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

[ਸ਼ਕਲ ਨੰ: ੮]



ਐਗਜ਼ਾਸਟ ਸਟਰੋਕ



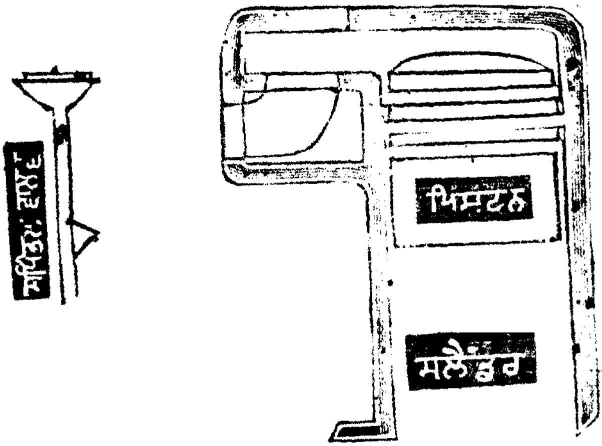
[ਸ਼ਕਲ ਨੰ: ੫]

ਇਸ ਦੇ ਪਿਛੋਂ ਪਿਸਟਨ ਫੇਰ ਉਪਰ ਨੂੰ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਓਹ ਗੈਸ ਜੇਹੜੀ ਪਿਸਟਨ ਨੂੰ ਧੱਕ ਚੁਕੀ ਸੀ ਐਗਜ਼ਾਸਟ ਵਾਲ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਖਾਰਜ਼

ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜੇਹੜੀ ਕਿ ਸ਼ਕਲ ਨੰਬਰ ੯ ਵਿਚ ਦੇਖਨ ਨਾਲ ਪਤਾ ਲਗਦਾ ਹੈ ਇਸ ਵੇਲੇ ਐਗਜ਼ਾਸਟ ਵਾਲਵ ਖੁਲਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤੇ ਇਨ-ਲੈਟ ਵਾਲਵ ਬੰਦ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਸਟਰੋਕ ਦਾ ਨਾਮ ਐਗਜ਼ਾਸਟ ਸਟਰੋਕ ਹੈ, ਏਹ ਤ੍ਰਤੀਬ ਸਿਰਫ ਫੋਰ ਸਾਈਕਲ ਇੰਜਨ ਵਿਚ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿਚ ਇਕ ਫਾਇਰਿੰਗ ਸਟਰੋਕ ਹਾਸਲ ਕਰਨ ਵਾਸਤੇ ਹੋਰਨਾਂ ਤਿੰਨਾਂ ਸਟਰੋਕਾਂ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਇਨ੍ਹਾਂ ਚਾਰਾਂ ਸਟਰੋਕਾਂ ਵਿਚ ਸਿਰਫ ਫਾਇਰਿੰਗ ਸਟਰੋਕ ਹੀ ਕਰੈਂਕ ਸ਼ਾਫਟ ਨੂੰ ਚਲਨ ਦੀ ਤਾਕਤ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਬਾਕੀ ਤਿੰਨ ਸਟਰੋਕ ਪੂਰੇ ਹੋਣ ਨੂੰ ਫਲਾਈ ਵੀਲ ਮੱਦਦ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਇੰਜਨ ਦੀ ਐਗਜ਼ਾਸਟ ਖਾਰਜ ਹੋਨ ਦੇ ਬਾਦ ਫੇਰ ਇਨਲੈਟ ਵਾਲ ਖੁਲ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਫਿਰ ਨਵੇਂ ਸਿਰਿਓਂ ਕੰਮ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਵਾਲਾਂ ਦੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕੰਮ

[ਸ਼ਕਲ ਨੰ: ੧੦]



ਪਿਛਲੀਆਂ ਸ਼ਕਲਾਂ ਵਿਚ ਚੇਹੜੇ ਵਾਲ ਦਸੇ ਗਏ ਹਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਾਲਾਂ ਨੂੰ ਪੋਆਪਟ ਵਾਲ ਆਖਦੇ ਹਨ ਦੂਜੇ ਵਾਲਾਂ ਦੇ ਨਾਮ ਪਿਸਟਨ ਵਾਲਵ ਰੋਟੇਰੀ ਵਾਲਵ ਜਾਂ ਰੋਟੇਟਿੰਗ ਵਾਲਵ ਸਲਾਈਡ ਵਾਲਵ ਹਨ ਹਰ ਇਕ ਵਾਲਵ

ਅਪਨੀ ੨ ਵਾਰੀ ਨਾਲ ਹਰ ਇਕ ਸਟਰੋਕ ਨਾਲ ਤਾਅਲਕ ਰਖਦਾ ਹੈ ਇਨਲੈਟ ਸਟਰੋਕ ਦੇ ਵੇਲੇ ਇਨਲੈਟ ਵਾਲ ਤੇ ਅਗਜ਼ਾਸਟ ਸਟਰੋਕ ਦੇ ਵੇਲੇ ਅਗਜ਼ਾਸ਼ਟ ਵਾਲ ਖੁਲ੍ਹਦਾਹੈ।

ਵਾਲਾਂ ਦੇ ਹਿੱਸੇ

੧—ਵਾਲਵ ਡਿਸਕ, ਸਲੈਂਡਰ ਵਿਚ ਤਾਜ਼ਾ ਗੈਸ ਇਹ ਸੁਰਾਖ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਆਉਂਦਾ ਹੈ, ਇਕ ਵਾਲ ਜਿਦੀ ਸ਼ਕਲ ਇਕ ਗੋਲ ਟੁਕੜੇ ਵਾਂਗੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਇਸਨੂੰ ਵਾਲ ਡਿਸਕ ਆਖਦੇ ਹਨ।

੨—ਵਾਲਵ ਅਸਟਮ, ਵਾਲਵ ਡਿਸਕ ਵਿਚ ਇਕ ਲੰਮਾ ਲੋਹਾ ਲਗਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਇਸ ਲੋਹੇ ਨੂੰ ਵਾਲਵ ਅਸਟਮ ਆਖਦੇ ਹਨ।

੩—ਵਾਲਵ ਕੈਪ, ਵਾਲਵ ਦੀ ਉਪਰ ਦੀ ਟੋਪੀ।

੪—ਵਾਲਵ ਸਪਰਿੰਗ, ਸਟੀਲ ਦੀ ਬਨੀ ਹੋਈ ਕਮਾਨੀ ਜੇਹੜੀ ਵਾਲਵ ਨੂੰ ਖੋਲ੍ਹਨ ਦੇ

ਪਿਛੋਂ ਅਪਨੀ ਤਾਕਤ ਨਾਲ ਬਠਾ ਦਿੰਦੀ ਹੈ।

੫–ਵਾਲਵ ਸਪਰਿੰਗ ਵਾਸ਼ਲ, ਏਹ ਇਕ ਛੱਲਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੇਹੜਾ ਕਿ ਕਟਰ ਪਿੰਨ ਅਤੇ ਸਪਰਿੰਗ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਫਿਟ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

੬–ਕਾਟਰ ਪਿੰਨ, ਇਕ ਵਾਲਵ ਦੀ ਡੰਡੀ ਵਿਚ ਸੁਰਾਖ ਦੇ ਰਸਤੇ ਸਪਰਿੰਗ ਵਾਸ਼ਰ ਨੀਚੇ ਲਗਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਏਹ ਦੀ ਸ਼ਕਲ ਛੱਲੇ ਵਾਂਗੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਏਹ ਵਾਲਾਂ ਦੇ ਸਾਰੇ ਹਿਸ ਸ਼ਕਲ ਨੰਬਰ ੧੦ ਵਿਚ ਦੇਖਨ ਨਾਲ ਮਲੂਮ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।

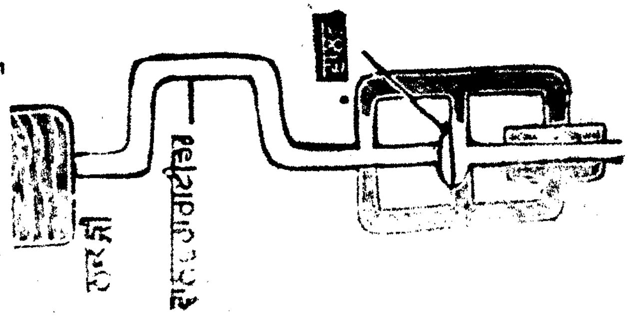
ਕੇਮ

ਇਸ ਦੀ ਸ਼ਕਲ ਆਂਡੇ ਦੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲੋਹੇ ਦੀ ਬਨਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਔਰ ਜਿਸ ਲਮੇਂ ਲੋਹੇ ਵਿਚ ਇਹ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਉਸਨੂੰ ਕੇਮ ਸ਼ਾਫਟ ਆਖਦੇ ਹਨ, ਕੇਮ ਸ਼ਾਫਟ, ਕਰੈਂਕ ਸ਼ਾਫਟ ਦੇ ਗੇਇਰਾਂ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਚਲਦੀ ਹੈ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੋਵਾਂ ਸ਼ਾਫਟਾਂ ਦੇ ਦੰਦਿਆਂ ਦੇ ਮਿਲਾਉਣ ਨੂੰ ਟਾਈਮਿੰਗ

ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ, ਕਈਆਂ ਮੋਟਰਕਾਰਾਂ ਵਿਚ ਇਕ ਤਰਫ ਕੇਮ ਸ਼ਾਫਟ ਲਗੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕਈਆਂ ਵਿਚ ਦੋਵੇਂ ਤਰਫ ਵਿਚ ਇਕ ਤਰਫ ਇਨਲੈਟ ਵਾਲ ਤੇ ਇਕ ਤਰਫ ਐਗਜ਼ਾਸਟ ਵਾਲਵ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਜੇਹੜੀ ਸ਼ਕਲ ਨੰਬਰ ੧੧ ਵਿਚ ਦਿਖਾਏ ਗਏ ਹਨ।

ਕੇਮ ਦਾ ਚੌਥਾਈ ਹਿੱਸਾ ਵਡਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਨੂਰ ਔਫ ਕੇਮ ਕੈਂਹਦੇ ਹਨ, ਬਾਕੀ ਦੋ ਤਿੰਨ ਹਿਸੇ ਬਿਲਕੁਲ ਗੋਲ ਤੇ ਬਗੈਰ ਲਿਫਟਰ ਦੇ ਉਠਾਏ ਹੋਏ ਫਿਰਦੇ ਹਨ। ਕੇਮ ਦਾ ਕੰਮ ਸਿਰਫ ਵਾਲਾਂ ਦੇ ਉਠਾਨ ਦਾ ਹੁੰਦਾਹੈ।

ਵਾਲਵ ਗਰਾਈਂਡ ਕਰਨਾ



ਸ਼ਕਲ ਨੰ: ੧੧

ਵਾਲਵ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਜਗ੍ਹਾ ਉਤੇ ਅਛੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਫਿਟ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਗਰ ਏਹ ਵਾਲਵ ਅਪਨੀ ਜਗਾ ਤੇ ਅਛੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਫਿਟ ਨਾ ਹੋਣ ਤਾਂ ਜਲਦੀ ਨਾਲ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਨੀਚੇ ਲਿਖੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਗਰਾਈਂਡ ਕਰ ਲੌ।

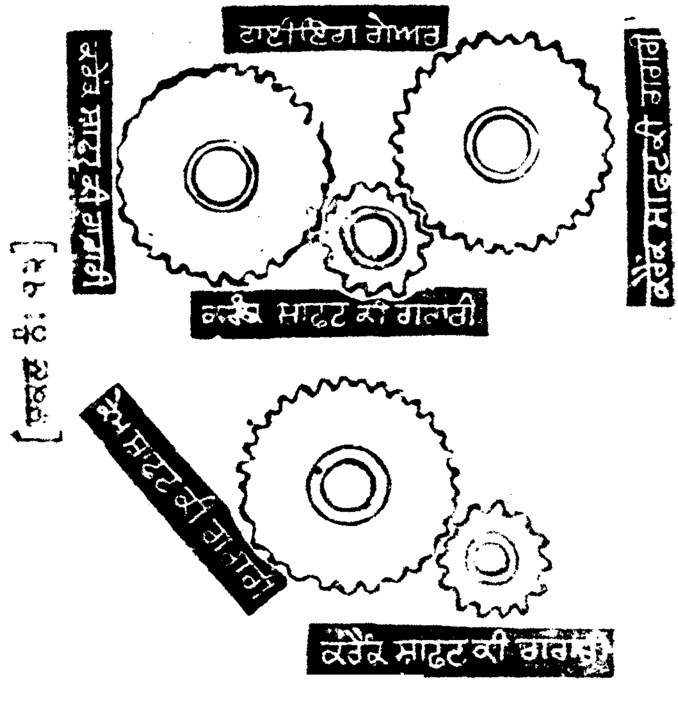
ਪਹਿਲੇ ਵਾਲਵ ਕੈਪ ਜੇਹੜੀ ਕਿ ਵਾਲਵ ਦੇ ਉਪਰ ਲਗਾਈ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਖੋਲ ਕੇ ਲਕੜੀ ਦਾ ਟੁਕੜਾ ਉਸਦੀ ਜਗਾ ਉਤੇ ਰਖ ਦਿਓ, ਮਗਰ ਕੈਪ ਤੇ ਵਾਲ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰਲੇ ਫਾਸਲੇ ਨਾਲੋਂ ਇਕ ਵਡਾ ਕੈਪ ਹੋਰ ਲਗਾ ਦਿਓ, ਹੁਣ ਵਾਲ ਉਠ ਨਹੀਂ ਸਕੇਗਾ ਇਸ ਵਾਸਤੇ ਸਪਰਿੰਗ ਨੂੰ ਵਾਸ਼ਰ ਸਮੇਤ ਬਾਹਰ ਕੱਢ ਲਓ, ਅਤੇ ਕੈਪ ਨੂੰ ਅਲੈਦਾ ਕਰਕੇ ਵਾਲਵ ਨੂੰ ਭੀ ਕੱਢ ਲਓ ਅਤੇ. ਵਾਲਵ ਫੇਸ ਦੇ ਉਤੇ ਐਮਰੀ ਪਾਉਡਰ ਤੇ ਤੇਲ ਮਿਲਾਕੇ ਲਗਾਓ, ਵਾਲਵ ਨੂੰ ਓਹਦੀ ਜਗ੍ਹਾ ਉਤੇ ਜਾਨੇ ਦਿਓ ਅਤੇ ਵਾਲਵ ਗਰਾਈਂਡਰ ਨੂੰ ਡਿਸਕ ਵਾਲੀ ਨਾਲੀ ਵਿਚ ਲਗਾਓ ਅਤੇ ਉਤੋਂ ਦਬਾਕੇ ਘੁਮਾਨਾ

ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਦਿਓ ਅਰ ਕਦੀ ਕਦੀ ਦਬ਼ਾ ਘਟ ਕਰਕੇ ਵਾਲਵ ਨੂੰ ਥੋੜਾ ਉਠਾਉਂਦੇ ਜਾਓ, ਜਿਸ ਵੇਲੇ ਅਛੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਫੇਸ ਸਾਫ ਤੇ ਚਮਕਦਾਰ ਹੋਜਾਵੇ ਤਾਂ ਹਰਇਕ ਵਾਲਂਵ ਨੂੰ ਕੱਢਕੇ ਦੋਬਾਰਾ ਉਸਦੀ ਜਗਾ ਉਤੇ ਫਿਟ ਕਰ ਦਿਓ, ਔਰ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਤੇ ਵਾਲ ਦੇ ਦਰਮਿਆਨੀ ਫਾਸ-ਲਿਆਂ ਨੂੰ ਜ਼ਰੂਰ ਦੇਖ ਲੈਣਾ ਚਾਹੀਏ।ਇਸਦੀ ਤਰਕੀਬ ਸ਼ਕਲ ਨੰः ੧੧ ਵਿਚ ਦਿਖਲਾਈ ਗਈ ਹੈ।

ਵਾਲਵ ਟਾਈਮਿੰਗ

ਕਰੈਂਕ ਸ਼ਾਫਟ ਤੇ ਕੇਮ ਸ਼ਾਫਟ ਦੀਆਂ ਗਰਾਰੀਆਂ ਦੇ ਠੀਕ ਵੇਲੇ ਪਰ ਮਲਾਉਨ ਨੂੰ ਵਾਲ ਟਾਈਮਿੰਗ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਅਗਰ ਵਾਲ ਟਾਈਮਿੰਗ ਠੀਕ ਨਾ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਮੋਟਰ ਇੰਜਨ ਕਦੀ ਵੀ ਨਹੀਂ ਚਲੇਗਾ ਕਿਉਂਕਿ ਵਕਤ ਦੇ ਪੈਹਲਾ ਇਨਲੈਟ ਵਾਲ ਖੁਲ ਕਰ ਗੈਸ ਅੰਦਰ ਆ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜੋ ਵਕਤ ਦੇ ਪੈਹਲ

ਅਗਜ਼ਾਸਟ ਵਾਲਵ ਖੁਲ੍ਹਕੇ ਗੈਸ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਵਕਤ ਦੇ ਪੇਹਲਾਂ ਬਿਜਲੀ ਦਾ ਸਪਾਰਕ ਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਤੇ ਪਿਸਟਨ ਹਰਕਤ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ, ਏਸ ਵਾਸਤੇ ਵਾਲ ਟਾਈਮਿੰਗ ਠੀਕ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹ ਨੀਚੇ ਲਿਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।



ਜਿਸ ਵੇਲੇ ਵਾਲਵ ਟਾਈਮਿੰਗ ਬੱਣਨਾ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਪੈਹਲੇ ਸਲੈਂਡਰ ਰਵਰ ਉਤਾਰ ਕਰ ਪਿਸਟਨ ਨੰ: ੧ ਨੂੰ ਸਟਾਰਟਿੰਗ ਹੈਂਡਲ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਟਾਪ ਡੈਡ ਸੈਂਟਰ ਤੋਂ ਦਸਵਾਂ ਹਿੱਸਾ ਸਟਰੋਕ ਦਾ ਨੀਚਾ ਕਰ ਲਓ। ਏਹ ਸਟਰੋਕ ਲੋਹੇ ਦੀ ਤਾਰ ਨਾਲ ਮਿਂਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵੇਲੇ ਪਿਸਟਨ ਨੰਬਰ ੧ ਦਸਵਾਂ ਹਿਸਾ ਸਟਰੋਕ ਦਾ ਨੀਚੇ ਆ ਜਾਵੇ ਤੇ ਓਸ ਦੇ ਬਾਦ ਕੇਮ ਸ਼ਾਫਟ ਨੂੰ ਇੰਨਾ ਘੁਮਾਓ ਕਿ ਇਨਲੈਟ ਵਾਲ ਖੁਲ੍ਹਨਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਅਗਜ਼ਾਸਟ ਵਾਲ ਬੰਦ ਹੋਨਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਵੇ, ਉਸ ਵੇਲੇ ਕਰੈਂਕ ਸ਼ਾਫਟ ਦੀ ਗਰਾਰੀ ਦੇ ਦੰਦਿਆਂ ਨਾਲ ਕੇਮ ਸ਼ਾਫਟ ਦੀ ਗਰਾਰੀ ਦੇ ਦੰਦੇ ਮਿਲਾ ਦਿਓ ਵਾਲਵ ਟਾਈਮਿੰਗ ਠੀਕ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ।

ਫਾਇਰਿੰਗ ਦਾ ਸਿਲਸਲਾ

ਕਰੈਂਕ ਸ਼ਾਫਟ ਦੀ ਬਨਾਵਟ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਰ ਰਖੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਪਿਸਟਨ ਵਾਰੀ ਵਾਰੀ

ਇਕ ਦੇ ਬਾਦ ਦੂਸਰਾ ਫੇਰ ਤੀਸਰਾ ਅਤੇ ਚੌਥਾ ਨ ਚਲ.ਸਕੇ, ਏਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਰੈਂਕ ਸ਼ਾਫਟ ਨੂੰ ਚਲਨ ਵਿਚ ਬਹੁਤ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਇਸ ਮੁਸ਼ਕਲ. ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਣ ਵਾਸਤੇ ਏਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕਰੈਂਕ ਸ਼ਾਫਟ ਪਰ ਪਿਸਟਨ ਦਾ ਧਕਾਓ ਅਗੇ ਪਿਛੇ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਤੇ ਨੰ: ੧ ਦੇ ਬਾਦ ਨੰ: ੩ ਅਰ ਨੰ: ੨ ਦੇ ਬਾਦ ਨੰ: ੪ ਪਿਸਟਨ ਚਲਾਨ ਦਾ ਬੰਦੋਬਸਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਫਿਰ ਸਲੈਂਡਰ ਇੰਜਨ ਦਾ ਫਾਇਰਿੰਗ ੧, ੩, ੪, ੨, ਜਾਂ ੧, ੨, ੪, ੩ ਹੋਇਆ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਏਹ ਸਭ ਨੂੰ ਮਲੂਮ ਹੋਵੇ ਕਿ ਕਿ ਫਾਇਰਿੰਗ ਦਾ ਸਿਲਸਲਾ ਵਾਲਾਂ ਦੀ ਤ੍ਰਤੀਬ ਉਤੇ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਕੇਮ ਸ਼ਾਫਟ ਨਾਲ ਤਾਅਲਕ ਰਖਦੇ ਹਨ। ਇਹੋ ਵੀ ਦਸ ਦੇਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਜਿਸ ਵਕਤ ਪੈਹਲਾ ਸਲੈਂਡਰ ਇਨਲੈਟ ਸਟਰੋਕ ਉਤੇ ਹੋਵੇ ਉਸ ਵਕਤ ਦੂਸਰਾ ਸਲੈਂਡਰ ਕੰਪਰੈਸ਼ਨ

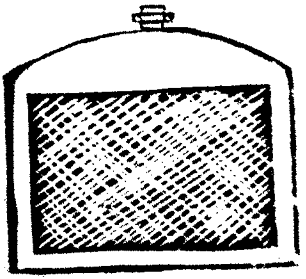
ਸਟਰੋਕ ਵਿਚ ਹੋਵੇਗਾ, ਤੀਸਰਾ ਸਲੈਂਡਰ ਅਗਜ਼ਾਸਟ ਸਟਰੋਕ ਕਰੇਗਾ ਅਤੇ ਚੌਥਾ ਸਲੈਂਡਰ ਪਾਵਰ ਸਟਰੋਕ ਕਰੇਗਾ, ਇਸਤਰ੍ਹਾਂ ਫਾਇਰਿੰਗ ੧, ੩, ੪, ੨. ਹੋਵੇਗਾ।

੬ ਸਲੈਂਡਰ ਇੰਜਨ ਦਾ ਫਾਇਰਿੰਗ

੬ ਸਲੈਂਡਰ ਵਾਲੀ ਗੱਡੀ ਵਿਚ ਦੋ ਸਲੈਂਡਰ ਇਕੋ ਵਾਰੀ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਕਰੈਂਕ. ਸ਼ਾਫਟ ਦੇ ਹਰ ਇਕ ਰੈਵੋਲੂਸ਼ਨ ਵਿਚ ਤਿਨ ਐਕਸਪਲੋਯਨ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਇਕ ਐਕਸਪਲੋਯਨ ਦੇ ਪਿਛੇ ਸਟਰੋਕ ਦਾ ਦੋ ਤਿਹਾਈ ਹਿੱਸਾ ਗੁਜ਼ਰਨੇ ਪਰ ਦੂਸਰੇ ਸਲੈਂਡਰ ਨੂੰ ਸਪਾਰਕ ਮਿਲਦਾਂ ਹੈ ਅਤੇ ਏਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਾਕੀ ਦੇ ਸਲੈਂਡਰ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ ਇਸ ਵਿਚ ਚਾਰ ਸਲੈਂਡਰ ਇੰਜਨ ਨਾਲੋਂ (ਜਿਦੇ ਵਿਚ ਹਰ ਇਕ ਸਟਰੋਕ ਦੇ ਖਤਮ ਹੋਣੇ ਪਰ ਤਾਕ਼ਤ ਮਿਲਦੀ ਹੈ) ਬਹੁਤੀ

ਤਾਕਤ ਮਿਲਦੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਐਕਸਪਲੋਯਨ ਦੀ ਤਾਕਤ ਸਟਰੋਕ ਦੇ ਖਤਮ ਹੋਨੇ ਪਰ ਸ਼ੁਰੂ ਸਟਰੋਕ ਨਾਲੋਂ ਘਟ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਵਿਚ ਗਾੜੀ ਸਾਫ ਔਰ ਅਛੀ ਤਾਕਤ ਵਾਲੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈਂ ਇਸਦਾ ਫਾਇਰਿੰਗ ੧, ੫, ੩, ੬, ੨, ੪ ਹੋਵੇਗਾ, ਔਰ ਇਸ ਦਾ ਫਾਇਰਿੰਗ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵੀ ਹੋਵੇਗਾ ੧, ੪, ੨, ੬, ੩, ੫। ਛੇ ਸਲੈਂਡਰ ਕਰੈਂਕ ਸ਼ਾਫਟ ਨੂੰ ਕਈ ਤ੍ਰੀਕਿਆਂ ਨਾਲ ਬਨਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।

ਰੇਡੀਏਟਰ



[ਸ਼ਕਲ ਨੰਬਰ ੧੩]

ਸਲੈਂਡਰ ਵਿਚ ਗਰਮੀ ਐਕਸਪਲੋਯਨ ਦੀ ਵਜਾ ਨਾਲ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੇਹੜੀ ਕਿ

ਥੋੜੇ ਹੀ ਚਿਰ ਵਿਚ ਸਲੈਂਡਰ ਨੂੰ ਇਤਨਾ ਗਰਮ ਕਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਅਗਰ ਏਸ ਗਰਮੀ ਨੂੰ ਰੋਕਿਆ ਨਾਂ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਸਾਰੇ ਸਲੈਂਡਰਾਂ ਨੂੰ ਗਰਮ ਕਰ ਦੇਵੇ ਅਤੇ ਮੈਟਲ ਦਾ ਨਾਮ ਨਸ਼ਾਨ ਨਾ ਰੈਹਨੇ ਦੇਵੇ।

ਸਲੈਂਡਰ ਦੀ ਗਰਮੀ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਨ ਲਈ ਰੇਡੀਏਟਰ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਸਦੇ ਵਿਚ ਏਨਾ ਪਾਣੀ ਜਮਾ ਰੈਂਹਦਾ ਹੈ ਜੇਹੜਾ ਕਿ ਕਾਫੀ ਤੌਰ ਸੇ ਸਲੈਂਡਰਾਂ ਦੇ ਇਰਦ ਗਿਰਦ ਚੱਕਰ ਖਾਂਦਾ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ,। ਅਤੇ ਇੰਜਨ ਦੀ ਗਰਮੀ ਨੂੰ ਜਜ਼ਬ ਕਰ ਲੈਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਆਪ ਗਰਮ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਫਿਰ ਏਹ ਪਾਣੀ ਵਾਪਸ ਰੇਡੀਏਟਰ ਵਿਚ ਠੰਡਾ ਹੋਨ ਲਈ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਰੇਡੀਏਟਰ ਵਿਚ ਛੋਟੀ ਛੋਟੀ ਨਲਕੀਆਂ (ਜੇਹੜੀ ਕਿ ਹਵਾ ਨਾਲ ਜਲਦੀ ਠੰਡੀ ਹੋਕੇ ਪਾਣੀ ਨੂੰ ਠੰਡਾ ਕਰ ਦੇਂਦੀਆਂ ਹਨ) ਲਗਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਰੇਡੀਏਟਰ ਵਿਚ ਪਾਣੀ ਆਉਂਣ ਲਈ ਦੋ ਤ੍ਰੀਕੇ ਵਰਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਇਕ ਪੰਮਪ

ਸਿਸਟਮ ਤੇ ਦੂਜਾ ਥਰਮੋ ਸਾਈਫਨ ਕੂਲਿੰਗ ਸਿਸਟਮ।

ਪੰਮਪ ਸਿਸਟਮ

ਇਹ ਉਪਰ ਦਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਪਾਣੀ ਦਾ ਚੱਕਰ ਇੰਜਨ ਦੀ ਗਰਮੀ ਨੂੰ ਜਜ਼ਬ ਕਰਕੇ ਆਪ ਖੁਦ ਗਰਮ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਫਿਰ ਠੰਡਾ ਹੋਨ ਵਾਸਤੇ ਰੇਡੀਏਟਰ ਵਿਚ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਾਣੀ ਸਲੈਂਡਰ ਦੇ ਇਰਦ ਗਿਰਦ ਪੰਮਪ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਦਬਾਓ ਡਾਲਕੇ ਰੇਡੀਏਟਰ ਦੀ ਚੋਟੀ ਪਰ ਪਹੁੰਚ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਪੰਮਪ ਨੂੰ ਕੇਮ ਸ਼ਾਫਟ ਦੇ ਵੀਲ ਦੇ ਪਾਸ ਇਕ ਦੂਸਰਾ ਵੀਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਚਲਾਉਂਦਾ ਹੈ।

ਸਾਈਫਨ ਕੂਲਿੰਗ ਸਿਸਟਮ।

ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਵਿਚ ਪੰਮਪ ਨਹੀਂ

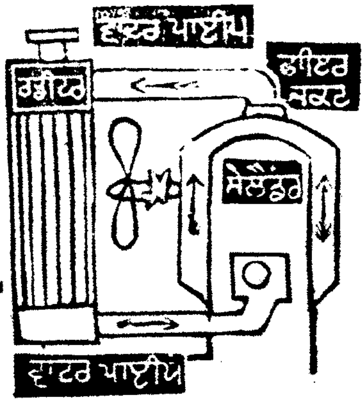
ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ, ਬਲਕਿ ਪਾਣੀ ਗਰਮੀ ਦੇ ਕਾਰਣ ਚੱਕਰ ਮਾਰਣ ਲਗਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਵਿਚ ਵਾਟਰ ਪਾਈਪ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਵਡੇ ਕੁਤਰ ਵਿਚ ਔਰ ਸਿੱਧੇ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਵਾਟਰ ਪਾਈਪ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਰਬੜ ਦੀ ਪਾਈਪ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਤਾਕਿ ਗੱਡੀ ਦੇ ਚਲਨ ਦੇ ਵੇਲੇ ਟੁਟਨ ਤੋਂ ਬਚਿਆ ਰਹੇ ਤੇ ਖੋਲ੍ਹਣ ਵਿਚ ਸੁਖਾਲ ਰਹੇ।

ਰੇਡੀਏਟਰ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦੀ ਸਫਾਈ।

ਬਹੁਤ ਚਿਰ ਤਕ ਪਾਣੀ ਦੇ ਵਰਤਨ ਨਾਲ ਰੇਡੀਏਟਰ ਮੈਲਾ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਵਾਟਰ ਜੈਕਟ ਵਿਚ ਮੈਲ ਜੰਮ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਜਿਸਦੇ ਸਬੱਬ ਨਾਲ ਜੈਕਟ ਦੀ ਤੈਹ ਤਕ ਪਾਣੀ ਆਪਣਾ ਅਸਰ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਤੇ ਇੰਜਨ ਜਲਦੀ ਗਰਮ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਏਸ ਵਾਸਤੇ ਰੇਡੀਏਟਰ ਨੂੰ ਹੇਠਾਂ ਲਿਖੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ

ਸਾਫ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਦੋ ਪੌਂਡ ਕਾਸਟਕ ਸੋਡਾ, ਇਕ ਗੈਲਨ ਪਾਣੀ ਵਿਚ ਪਾਕੇ ਰੇਡੀਏਟਰ ਵਿਚ ਭਰ ਦਿਓ ਅਰ ਇੰਜਨ ਨੂੰ ਫਸਟ ਸਪੀਡ ਵਿਚ ਚਲਾਓ, ਤਾਂ ਕਿ ਪਾਣੀ ਵਿਚ ਅੱਛੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜੋਸ਼ ਪੈਦਾ ਹੋ ਜਾਵੇ। ਇਸਦੇ ਪਿਛੋਂ ਸਾਰਾ ਪਾਣੀ ਕੱਢ ਦਿਓ, ਏਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਥੋੜੀ ਵਾਰ ਹੋਰ ਕਰੋ, ਤਾਕਿ ਪਾਣੀ ਦੀ ਗਰਦਸ਼ ਪੂਰੀ ਹੋ ਜਾਵੇ ਔਰ ਸੋਡੇ ਦਾ ਅਸਰ ਪਾਣੀ ਵਿਚ ਨਾਂ ਰਹੇ।

ਰੇਡੀਏਟਰ ਫੈਨ



ਸ਼ਕਲ ਨੰ: ੧੪

ਕਰੰਕ ਸਾਰਟ ਦੇ ਕੇਸਿੰਗ ਦੇ ਬਾਹਰ /ਇਕ ਬੈਲਟ ਪੁਲੀ ਹੁੰਦੀ ਹੇ। ਏਹ ਪੁਲੀ· ਬੈਲਟ ਨੂੰ ਚਲਾਉਂਦੀ ਹੈ ਜਿਸਦੇ ਨਾਲ ਫੇਨ ਰੇਡੀ-ਏਟਰ ਦੇ ਠੰਢਾ ਕਰਨ ਵਾਸਤੇ ਚਲਦਾ ਹੈ। ਦੇਖੋ ਸ਼ਕਲ ਨੰ: ੧੪।

ਪਿਸਟਨ ਰਿੰਗ

[ਸ਼ਕਲ ਨੰ: ੧੫]



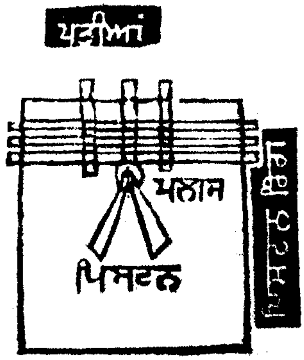
ਏਹ ਰਿੰਗ ਇਕ ਗੋਲ ਛਲੇ ਵਾਂਗਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਔਰ ਕਾਸਟ ਆਇਰਨ ਦਾ ਬਨਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੇ, ਇਸ ਰਿੰਗ ਨੂੰ ਸਲੈਂਡਰ ਵਿਚ ਠੀਕ ਫਿਟ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਏ, ਜੇ ਰਿੰਗ ਢਿੱਲਾ ਹੋਵੇਗਾ ਤਾਂ ਕਮਪਰੈਸ਼ਨ ਪੂਰਾ ਨਹੀਂ ਰੁਕ ਸਕੇਗਾ, ਜੇ ਇਹ ਰਿੰਗ ਚੌੜਾ ਹੋਗਿਆ ਹੋਵੇ ਔਰ ਅਪਨੀ ਜਗਾ ਤੇ ਨ ਬੈਠਦਾ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਬੜੀ ਏਹਤਿਆਤ

ਨਾਲ ਸਾਫ਼ ਇਕੋ ਜਿਹਾ ਪੱਧਰਾ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਏ। ਦੇਖੋ ਸ਼ਕਰ ਨੰ: ੧੫।

ਪਿਸਟਨ ਰਿੰਗ ਦੀ ਤਬਦੀਲੀ

ਏਸ ਰਿੰਗ ਨੂੰ ਉਸ ਵੇਲੇ ਬਦਲਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵੇਲੇ ਰਿੰਗ ਘਸਕੇ ਕਮਪ-ਰੈਸ਼ਨ ਨਾ ਰੋਕ ਸਕਦਾ ਹੋਵੇ ਉਸ ਦੀ ਪਹਿ-ਚਾਨ ਏਹ ਹੈ ਕਿ ਰਿੰਗ ਦਾ ਓਹ ਹਿਸਾ ਜੇਹੜਾ ਸਲੈਂਡਰ ਦੀ ਦੀਵਾਰ ਨਾਲ ਰਗੜ ਕਰ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿਸੇ ਤਰਫ਼ ਤੋਂ ਕਾਲਾ ਹੋ ਗਿਆ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਿਤਨਾ ਹਿਸਾ ਕਾਲਾ ਹੋਵੇਗਾ ਉਤਨੀ ਜਗਾ ਤੋਂ ਕਮਪਰੈਸ਼ਨ ਨਿਕਲਦਾ ਹੋਵੇਗਾ ਜੇ ਰਿੰਗ ਸਾਫ ਚਮਕਦਾਰ ਹੋਵੇਗਾ ਤਾਂ ਏਹ ਦੇਖਣਾ ਚਾਹੀਏ ਕਿ ਰਿੰਗ ਨੂੰ ਸਲੈਂਡਰ ਵਿਚ ਫਿਟ ਕਰਕੇ ਉਸਦੇ ਸਿਰੇ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਖੁਲ੍ਹੇ ਨਹੀਂ ਰਹਿੰਦੇ ਤੇ ਰਿੰਗ ਪਿਸਟਨ ਦੇ ਗਿਰਦ ਬਹੁਤ ਢਿੱਲਾ ਨਾ ਹੋਵੇ॥

ਪਿਸਟਨ ਰਿੰਗ ਉਤਾਰਨਾ ਤੇ ਚੜ੍ਹਾਉਣਾ



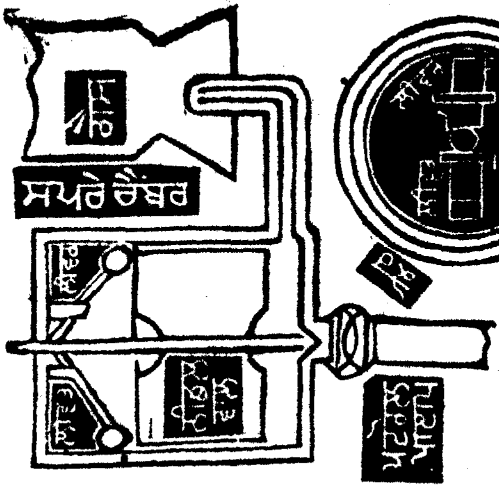
[ਸ਼ਕਲ ਨੰ: ੧੬]

ਟੀਨ ਦੀਆਂ ਚਾਰ ਪਤੀਆਂ, ਚਾਰ ਇੰਚ ਲੰਮੀ ਤੇ ਅਧੀ ਇੰਚੀ ਚੌੜੀ ਲੈਕਰ ਰਿੰਗ ਦੇ ਮੂੰਹ ਨੂੰ ਪਲਾਸ ਨਾਲ ਇੰਨਾ ਫੈਲਾਓ ਕਿ ਪਤੀ ਰਿੰਗ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਘੁਸਕੇ ਗਰੋਵ ਦੇ ਉਪਰੋਂ ਗੁਜ਼ਰ ਜਾਏ, ਇਸਤਰ੍ਹਾਂ ਰਿੰਗ ਦੇ ਦੋਹਾਂ ਸਿਰਿਆਂ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਪਤੀਆਂ ਲੰਘਾਕੇ ਰਿੰਗ ਦੀ ਪਿਛਲੀ ਤਰਫ ਦੋਨੋਂ ਹੱਥਾਂ ਦੀਆਂ ਉਂਗਲੀਆਂ ਨਾਲ ਸਰਕਾਓ, ਜਦ ਰਿੰਗ ਦੇ ਸਿਰੇ ਤੋਂ ਪਤੀ

ਪਿਛਲੀ ਤਰਫ ਸਰਕੇਗੀ ਤਾਂ ਸਿਰਾ ਗਰੋਡ਼ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦਬਨਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੂਜੀਆਂ ਪਤੀਆਂ ਵੀ ਰਿੰਗ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਲੰਘਾ ਦਿਓ, ਹੁਨ ਅਛੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੈਹਲਾਂ ਦੋਨੋਂ ਪਤੀਆਂ ਨੂੰ ਪਿਛਲੀ ਤਰਫ ਸਰਕਾਉਂਦੇ ਜਾਓ ਏਥੋਂ ਤਕ ਕਿ ਰਿੰਗ ਸਾਰੇ ਬੰਨਿਓਂ ਬਾਹਿਰ ਆ ਜਾਵੇ, ਤਾਂ ਇਸ ਰਿੰਗ ਨੂੰ ਪਿਸਟਨ ਦੇ ਉਪਰ ਵਾਲੀ ਤਰਫੋਂ ਇਕੋ ਜੇਹਾ ਦਬਾਓ ਤਾਕਿ ਰਿੰਗ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲ ਆਵੇ, ਜੇ ਨੀਚੇ ਵਾਲਾ ਰਿੰਗ ਨੀਚੇ ਨੂੰ ਅਸਾਨੀ ਨਾਲ ਨਿਕਲ ਸਕੇ ਤਾਂ ਉਧਰੋਂ ਹੀ ਨਿਕਾਲ ਲਓ ਔਰ ਰਿੰਗਾਂ ਦੇ ਚੜ੍ਹਾਉਣ ਦੇ ਵੇਲੇ ਵੀ ਏਹੀ ਤਰੀਕਾ ਕੰਮ ਵਿਚ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਸ਼ਕਲ ਨੰਬਰ ੧੬ ਵਿਚ ਇਸਨੂੰ ਦਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।

ਕਾਰਬੁਰੇਟਰ

[ਸ਼ਕਲ ਨੰ: ੧੬]



ਮੋਟਰਕਾਰ ਵਿਚ ਕਾਰਬੁਰੇਟਰ ਨਹਾਇਤ ਫਾਇਦੇਮੰਦ ਤੇ ਕਾਰਆਮਦ ਪੁਰਜ਼ਾ ਹੈ, ਇਹ ਪਿਤਲ ਦਾ ਬਣਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਪੈਟਰੋਲ ਨੂੰ ਇੰਜਨ ਵਿਚ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਸਤੇ ਪੇਹਲਾਂ ਕਾਰਬੁਰੇਟਰ ਵਿਚ ਲਿਆਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਕਿ ਹਵਾ ਪੈਟਰੋਲ ਵਿਚ ਸ਼ਰੀਕ ਹੋ ਜਾਵੇ। ਸੈਕਸ਼ਨ ਔਰ ਕਮਪਰੈਸ਼ਨ ਦੇ ਵੇਲੇ ਇੰਜਨ

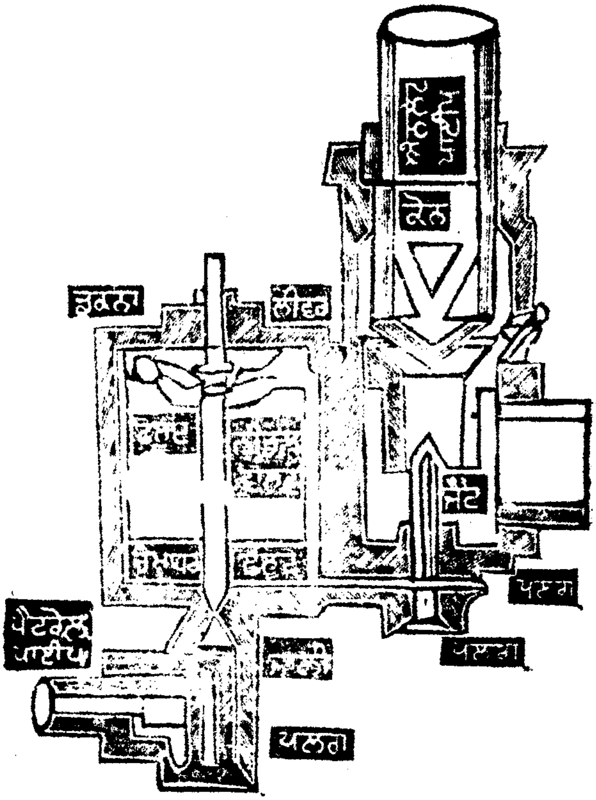
ਦੀ ਗਰਮੀ ਨਾਲ ਗੈਸ ਦੀ ਸੂਰਤ ਵਿਚ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਕਾਰਬੂਰੇਟਰ ਦਾ ਕੰਮ ਪੈਟਰੋਲ ਦੀ ਗੈਸ ਬਣਾਕੇ ਸਲੈਂਡਰ ਵਿਚ ਦਾਖਲ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਸ਼ਕਲ ਨੰ: ੧੭ ਵਿਚ ਦਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਸ ਵਿਚ ਇਕ ਲੰਮੀ ਪਾਈਪ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿਚ ਇਕ ਜੈਟ ਹੈ, ਇਸ ਜੈਟ ਵਿਚੋਂ ਪੈਟਰੋਲ ਫਵਾਰੇ ਦੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਿਕਲਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਚਾਰਜਿੰਗ ਸਟਰੋਕ ਦੇ ਵੇਲੇ ਹਵਾ ਆ ਕਰਕੇ ਪੈਟਰੋਲ ਨੂੰ ਅਪਣੇ ਸਾਥ ਲੈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਜੈਟ ਵਿਚ ਪੈਟਰੋਲ ਫਲੋਟ ਚੈਮਬਰ ਤੋਂ ਇਕ ਲੈਵਲ ਨਾਲ ਲਿਆਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਪੈਟਰੋਲ ਪਾਈਪ ਟੈਂਕ ਤੋਂ ਫਲੋਟ ਚੈਮਬਰ ਤਕ ਲਿਆਉਂਦੀ ਗਈ ਹੈ, ਜਿਸਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਤੋਂ ਪੈਟਰੋਲ ਆ ਕਰਕੇ ਨੀਡਲ ਸੀਟ ਤੋਂ ਗੁਜ਼ਰ ਕੇ ਫਲੋਟ ਚੈਮਬਰ ਵਿਚ ਪਹੁੰਚਦਾ ਹੈ। ਫਲੋਟ ਬੜਾ ਹਲਕਾ ਔਰ ਵੱਡਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਨੀਡਲ ਵਾਲ ਵੀ ਏਸੇ ਵਜ਼ਨ ਦੇ ਹਿਸਾਬ ਨਾਲ ਬਨਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਏਹ ਦੋਨੋ ਹਿੱਸੇ

ਜੋਇੰਟ ਰਾਹੀਂ ਲੀਵਰ ਨਾਲ ਤੁਅੱਲਕ ਰੱਖਦੇ ਹਨ। ਜਿਸ ਵਕਤ ਪੈਟਰੋਲ ਚੈਮਬਰ ਵਿਚ ਆਕੇ ਫਲੋਟ ਨੂੰ ਉਠਾਉਨਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਦਾ ਹੈ ਔਰ ਪੈਟਰੋਲ ਜੈਟ ਦੇ ਲੈਵਲ ਤਕ ਪਹੁੰਚਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਪੈਟਰੋਲ ਆਉਨਾ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਵਾਲਵ ਅਪਨੀ ਜਗਾ ਉਤੇ ਬੈਠ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿਉਂ ੨ ਪੈਟਰੋਲ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਿਉਂ ੨ ਲੈਵਲ ਵੀ ਘਟ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਔਰ ਫਲੋਟ ਬੈਠਦਾ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜਦ ਲੀਵਰਾਂ ਉਤੇ ਬੈਠ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਨੀਡਲ ਵਾਲਵ ਨੂੰ ਉਠਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸਤੋਂ ਪੈਟਰੋਲ ਅੰਦਰ ਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਕਾਰਬੁਰੇਟਰ ਦੇ ਜੈਟ ਔਰ ਸਲੈਂਡਰ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਇਕ ਵਾਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਜਿਸ ਦਾ ਨਾਮ ਬਟਰਲ ਵਾਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸਦਾ ਕੰਮ ਏਹ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਿਕਸਚਰ ਨੂੰ ਇੰਜਨ ਵਿਚ ਵੱਧ ਘੱਟ ਨਾਂ ਜਾਨ ਦੇਵੇ।

ਕਾਰਬੁਰੇਟਰ ਦੇ ਹਿੱਸੇ

[ਸ਼ਕਲ ਨੰ: ੧੮]



੧–ਗੈਸ ਚੈਮਬਰ ।

੨–ਫਲੋਟ ਚੈਮਬਰ।

੩–ਜੈਟ ਚੈਮਬਰ।

੪–ਇਨਲੈਟ ਪਾਈਪ।

੫–ਏਅਰ ਪਾਈਪ।

੬–ਪਲਿੰਜਰ।

੭–ਜੈਟ।

੮–ਫਲੋਟ।

੯–ਰਾਕਰ ਲੀਵਰ।

੧੦–ਗਾਜ਼ ਫਿਲਟਰ।

੧੧–ਏਅਰ ਪੋਰਟ।

੧੨–ਆਟੋ ਮੈਟਕ ਏਅਰ ਵਾਲ।

੧੩–ਹਾਟ ਵਾਟਰ ਜੈਕਟ।

(੧) ਗੈਸ ਚੈਮਬਰ–ਕਾਰਬੁਰੇਟਰ ਵਿਚ ਓਹ ਹਿੱਸਾ ਹੈ ਜਿਸ ਜਗਾ ਪੈਟਰੋਲ ਦੀ ਗੈਸ ਬਨਦੀ ਹੈ।

(੨) ਫਲੋਟ ਚੈਮਬਰ–ਉਸ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ ਜਿਸ ਵਿਚ ਫਲੋਟ ਤਰਦਾ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ।

(੩) ਜੈਟਚੈਮਬਰ—ਉਹ ਹਿੱਸਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿਚ ਜੈਟ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ।

(੪) ਇਨਲੈਟ ਪਾਈਪ—ਉਸ ਹਿਸੇ ਨੂੰ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ ਜਿਸਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਗੈਸ ਇਨਲੈਟ ਚੈਮਬਰ ਵਿਚ ਦਾਖਲ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

(੫) ਏਅਰ ਪਾਈਪ—ਉਹ ਪਾਈਪ ਹੈ ਜਿਸਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੇ ਵੇਲੇ ਠੰਢੀ ਔਰ ਗਰਮ ਹਵਾ ਜੈਟ ਚੈਂਬਰ ਵਿਚ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

(੬) ਪਲੰਜਰ—ਇਸ ਲਈ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੰਜਨ ਸਟਾਰਟ ਕਰਨ . ਦੇ ਵੇਲੇ ਉਂਗਲੀ ਨਾਲ ਇਸ ਨੂੰ ਦਬਾਈਏ ਤਾਂ ਪੈਟਰੋਲ ਅੱਛੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਾਰਬੁਰੇਟਰ ਵਿਚ ਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਫਲਡ ਹੋਕੇ ਇੰਜਨ ਅਸਾਨੀ ਨਾਲ ਸਟਾਰਟ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

(੭) ਜੈਟ--ਕਾਰਬੁਰੇਟਰ ਦੇ ਦੂਸਰੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿਚ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਇਸ ਵਿਚ ਇਕ ਬਾਰੀਕ ਸੁਰਾਖ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿਚੋਂ ਪੈਟਰੋਲ ਹਵਾ ਦੀ ਸ਼ਕਲ ਵਿਚ ਹੋਕੇ ਸਲੈਂਡਰ ਵਿਚ

ਪਹੁੰਚਦਾ ਹੈ।

(੮) ਫਲੋਟ--ਏਹ ਪੋਲਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸਦੇ ਵਿਚੋਂ ਦੀ ਨੀਡਲ ਵਾਲਵ ਗੁਜ਼ਰਿਆ ਹੋਇਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦਾ ਕੰਮ ਏਹ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੈਟਰੋਲ ਨੂੰ ਜੈਟ ਦੇ ਲੈਵੰਲ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਰਖੇ।

(੯) ਰਾਕਰ ਲੀਵਰ--ਫਲੋਟ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਨੀਡਲ ਵਾਲ ਨੂੰ ਖੋਲ੍ਹਦਾ ਤੇ ਬੰਦ ਕਰਦਾ ਹੈ।

੧੦ ਗਾਜ਼ ਫਿਲਟਰ--ਇਸ ਦਾ ਕੰਮ ਏਹ ਹੈ ਕਿ ਪੈਟਰੋਲ ਨੂੰ ਛਾਣਕੇ ਕਾਰਬੁਰੇਟਰ ਵਿਚ ਜਾਣੇ ਦੇਵੇ।

(੧੧) ਏਅਰ ਪੋਰਟ--ਜਿਸ ਵੇਲੇ ਸਲੈਂਡਰ ਵਿਚ ਸੈਕਸ਼ਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਉਸ ਵੇਲੇ ਜੈਟਤੋਂ ਪੈਟਰੋਲ ਔਰ ਏਅਰ ਪੋਰਟ ਤੋਂ ਹਵਾ ਇਨਲੈਟ ਪੋਰਟ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

(੧੨) ਆਟੋ ਮੈਟਕ ਏਅਰ ਵਾਲ ਜਿਸ ਵੇਲੇ ਇੰਜਨ ਤੇਜ਼ ਚਲਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਸਲੈਂਡਰ ਵਿਚ ਸੈਕਸ਼ਨ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਤੋਂ ਆਟੋ ਮੈਟਕ ਏਅਰ ਵਾਲ ਖੁਲ੍ਹਕੇ ਬਾਹਰ

ਦੀ ਹਵਾ ਨੂੰ ਮਿਕਸਚਰ ਵਿਚ ਜਾਨੇ ਦਾ ਰਸਤਾ ਦੇਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਕਿ ਉਮਦਾ ਮਿਕਸਚਰ ਹਾਸਲ ਹੋਵੇ।

(੧੨) ਹਾਟ ਵਾਟਰ ਜੈਕਟ—ਏਹ ਜੈਕਟ ਗੈਸ ਔਟ ਜੈਟ ਦੇ ਪੈਟਰੋਲ ਨੂੰ ਸਰਦੀ ਤੋਂ ਬਚਾਉਣ ਦੇ ਵਾਸਤੇ ਗੈਸ ਚੈਮਬਰ ਵਿਚ ਚਾਰੋਂ ਤਰਫ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਕਈਆਂ ਜੈਕਟਾਂ ਵਿਚ ਗਰਮ ਪਾਣੀ ਸਰਕੂਲੇਟ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਈਆਂ ਵਿਚ ਅਗਜ਼ਾਸਟ ਗੈਸ॥

ਕਾਰਬੁਰੇਟਰ ਵਿਚ ਠੰਢੀ ਤੇ ਗਰਮ ਹਵਾ ਦਾ ਵਰਤਨਾ

ਜੇਟ ਦੇ ਪੈਟਰੋਲ ਦੇ ਨਾਲ ਅਗਜ਼ਾਸਟ ਪਾਈਪ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਹਵਾ ਨੂੰ ਗਰਮ ਕਰਕੇ ਵਰਤੀਦਾ ਹੈ ਏਅਰ ਪਾਈਪ ਦੇ ਸਾਮ੍ਹਣੇ ਅਗਜ਼ਾਸਟ ਪਾਈਪ ਲਗਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੇ ਵੇਲੇ ਏਅਰਪਾਈਪ ਬਾਹਰ ਦੀ ਹਵਾ ਖਿਚਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਗਜ਼ਾਸਟ ਪਾਈਪ ਦੇ ਨਾਲ

ਲਗਕੇ ਗਰਮ ਹੋਕੇ ਪਾਈਪ ਵਿਚ ਦਾਖਲ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਠੰਡੀ ਹਵਾ ਜੈਟ ਦੇ ਪੈਟਰੋਲ ਦੇ ਸਾਥ ਮਲਾਨ ਵਾਸਤੇ ਥਰਾਟਲ਼ ਗੇਟ ਖੋਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਗਰਮ ਹਵਾ ਦੀ ਜਗਾ ਠੰਡੀ ਹਵਾ ਕਾਰਬੁਰੇਟਰ ਵਿਚ ਦਾਖਲ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਇਸ ਠੰਡੀ ਹਵਾ ਨੂੰ ਗਰਮ ਮੌਸਮ ਵਿਚ ਤੇ ਗਰਮ ਹਵਾ ਨੂੰ ਸਰਦੀ ਦੇ ਮੌਸਮ ਵਿਚ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਮਿਕਸਚਰ

ਇੰਜਨ ਦੀ ਤਾਕਤ ਵਧਾਨ ਤੇ ਅਛਾ ਕੰਮ ਹੋਨੇ ਵਾਸਤੇ ਮਿਕਸਚਰ ਦਾ ਠੀਕ ਹੋਣਾ ਬੜਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਪੈਟਰੋਲ ਤੇ ਹਵਾ ਦਾ ਠੀਕ ਐਡਜਸਟਮੈਂਟ ਰਖਣਾ ਮਿਕਸਚਰ ਕਹਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਮਿਕਸਚਰ ਦੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ:--

੧--ਪਰਾਪਰ ਮਿਕਸਚਰ

ਜੇਹੜਾ ਮਿਕਸਚਰ ਇੰਜਨ ਵਿਚ ਜਾਕੇ

ਅੱਛੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੋਵੇ ਉਸਨੂੰ ਲੀਨ ਮਿਕਸੰਚਰ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ।

੨-ਰਿਚ ਮਿਕਸਚਰ

ਹਵਾ ਘਟ ਤੇ ਪੈਟਰੋਲ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਉਸਨੂੰ ਰਿਚ ਮਿਕਸਚਰ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ, ਇਸਦੇ ਸਬਬ ਨਾਲ ਕਮਬਿਸਚਨ ਚੈਮਬਰ ਸਲੈਂਡਰ ਤੇ ਪਿਸਟਨ ਵਾਲਵ ਜਲਦੀ ਮੈਲੇ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਅਤੇ ਪੈਟਰੋਲ ਵੀ ਬਹੁਤਾ ਖਰਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਇੰਜਨ ਦਾ ਗਰਮ ਹੋਨਾ ਤੇ ਵਾਲਵ ਸੀਟ ਦਾ ਖਰਾਬ ਹੋਨਾ ਰਿਚ ਮਿਕਸਚਰ ਦੇ ਸਬਬ ਨਾਲ ਹੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

੩--ਵੀਕ ਮਿਕਸਚਰ

ਹਵਾ ਬਹੁਤੀ ਤੇ ਪੈਟਰੋਲ ਘਟ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਉਸਨੂੰ ਵੀਕ ਮਿਕਸਚਰ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ। ਇਸਦੇ ਸਬਬ ਨਾਲ ਕਾਰਬੂਰੇਟਰ ਵਿਚ ਬੈਕ ਫਾਇਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਗੈਸ ਸਲੈਂਡਰ ਵਿਚ ਹੌਲੀ ੨ ਚਲਦੀ ਹੈ ਤੇ ਸਲੋ ਸਪੀਡ ਵਿਚ ਮਿਸ

ਫਾਇਰ ਵੀ ਸਿਜਦੇ ਸਬੰਧਨਾਲ ਹੋਲੇ ਲਗਦਾ ਹੈ ॥

ਨੋਟ—ਮਿਕਸਚਰ ਹਰ ਵਕਤ ਪ੍ਰਾਪਰ ਜਾਂ ਲੀਨ ਰਖਨਾ ਚਾਹੀਏ।

ਪੈਟਰੋਲ ਦਾ ਟੈਂਕ ਵਿਚੋਂ ਕਾਰਬੁਰੇਟਰ ਵਿਚ ਦੋ ਤ੍ਰੀਕਿਆਂ ਨਾਲ ਜਾਨਾ

ਪੈਟਰੋਲ ਹਮੇਸ਼ਾ ਟੈਂਕ ਤੋਂ ਕਾਰਬੁਰੇਟਰ ਵਿਚ ਦੋ ਤ੍ਰੀਕਿਆਂ ਨਾਲ ਪਹੁੰਚਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਇਕ ਗਰੈਵੇਟੀ ਫੀਡ ਸਿਸਟਮ ਔਰ ਦੂਸਰਾ ਪਰੈਸ਼ਰ ਫੀਡ ਸਿਸਟਮ।

ਗਰੈਵੇਟੀ ਫੀਡ ਸਿਸਟਮ

ਇਸ ਸਿਸਟਮ ਵਿਚ ਪੈਟਰੋਲ ਟੈਂਕ ਕਾਰਬੁਰੇਟਰ ਨਾਲੋਂ ਉੱਚਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਇਸ ਲਈ ਪੈਟਰੋਲ ਅਪਣੇ ਆਪ ਹੀ ਵਗਕੇ ਕਾਰਬੁ-ਰੇਟਰ ਵਿਚ ਆਉਂਦਾ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਇਸ

ਤਰੀਕੇ ਵਿਚ ਇਕ ਛੋਟਾ ਜਿਹਾ ਪਾਈਪ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਪੈਟਰੋਲ ਕਾਰਬੁਰੇਟਰ ਤਕ ਪਹੁੰਚਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵੇਲੇ ਮੋਟਰਕਾਰ ਸਫਰ ਕਰ ਚੁਕੇ ਤਾਂ ਉਸ ਕਾਕ ਨੂੰ ਜੇਹੜਾ ਪੈਟਰੋਲ ਟੈਂਕ ਦੇ ਹੇਠ ਲਗਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਬੰਦ ਕਰ ਦੇਨਾ ਚਾਹੀਏ ਤਾਕਿ ਪੈਟਰੋਲ ਜ਼ਾਇਆ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਇਸ ਸਿਸਟਮ ਵਿਚ ਟੈਂਕ ਵਿਚ ਬਾਹਰ ਦੀ ਹਵਾ ਆਉਨੇ ਵਾਸਤੇ ਇਕ ਸੁਰਾਖ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਵਿਚ ਜੇ ਪੈਟਰੋਲ ਟੈਂਕ ਵਿਚ ਘਟ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਚੜ੍ਹਾਈ ਦੇ ਵੇਲੇ ਮੋਟਰ-ਕਾਰ ਨਹੀਂ ਚੜ੍ਹ ਸਕੇਗੀ ਕਿਉਂਕਿ ਕਾਰਬੁ-ਰੇਟਰ ਟੈਂਕ ਨਾਲੋਂ ਉਚਾ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸ ਵੇਲੇ ਮੋਟਰਕਾਰ ਨੂੰ ਉਲਟਾ ਕਰਕੇ ਚਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

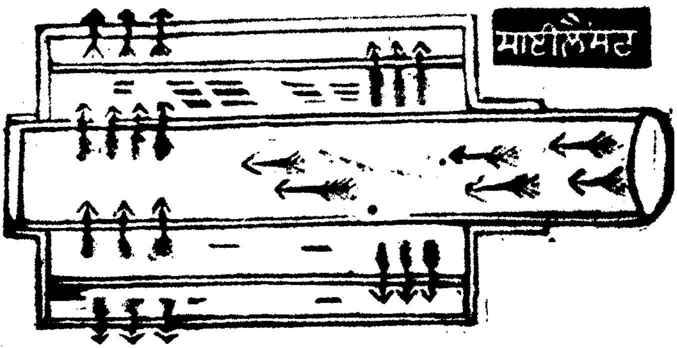
ਪਰੈਸ਼ਰ ਫ਼ੀਡ ਸਿਸਟਮ

ਇਸ ਸਿਸਟਮ ਵਿਚ ਪੈਟਰੋਲ ਟੈਂਕ ਕਾਰਬੁਰੇਟਰ ਨਾਲੋਂ ਨੀਵਾਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤੇ

ਪੈਟਰੋਲ ਕਾਰਬੁਰੇਟਰ ਵਿਚ ਇਕ ਪੰਮ੍ਪ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਪਹੁੰਚਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੇਹੜਾਂ ਕਿ ਡੈਸ਼ ਬੋਰਡ ਜਾਂ ਫੁਟ ਬੋਰਡ ਵਿਚ ਲਗਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਪੰਮਪ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਪੇਟਰੋਲ ਟੈਂਕ ਵਿਚ ਹਵਾ ਦਿਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਇਹ ਹਵਾ ਪੇਟਰੋਲ ਉਤੇ ਫੈਲ ਕੇ ਦਬਾਓ ਡਾਲਦੀ ਹੈ (ਇਸ ਦਬਾਓ ਦਾ ਨਾਮ ਪਰੈਸ਼ਰ ਹੈ) ਅਤੇ ਪੈਟਰੋਲ ਨੂੰ ਕਾਰਬੁਰੇਟਰ ਤਕ ਪਹੁੰਚਾਉਂਦੀ ਹੈ।

ਸਾਈਲੈਂਸਰ

[ਸ਼ਕਲ ਨੰ: ੧੯]



ਮੋਟਰਕਾਰ ਦੀ ਸੜੀ ਹੋਈ ਤੇ ਬੇਕਾਰ ਗੈਸ

ਅਗਜ਼ਾਸਟ ਪੋਰਟ ਵਿਚੋਂ ਅਗਜ਼ਾਸਟ ਪਾਈਪ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਸਾਈਲੈਂਸਰ ਵਿਚ ਚਲੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਇਹ ਸਾਈਲੈਂਸਰ ਇਕ ਗੋਲ ਬਕਸ ਦੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਣਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਇਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵਾਂਲੇਪੋਲ ਵਿਚ ਬਾਰੀਕ ਬਾਰੀਕ ਸੁਰਾਖ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਜੇਹੜੇ ਕਿ ਪ੍ਰੇਸ਼ ਵਾਰ ਪੇਰ ਗੈਸਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕੁਛ ਪਲੇਟਾਂ ਦੀ ਰੁਕਾਵਟ ਨਾਲ ਇਸ ਪੋਲ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੋਰ ਪਲੇਟਾਂ ਲਗੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ,ਇਸ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਸਾਈਲੈਂਸਰ ਗੈਸ ਦੀ ਹਵਾ ਨੂੰ ਘਟ ਕਰ ਦੇਂਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਸਲੈਂਡਰ ਵਿਚ ਮੋਬਲ ਆਇਲ ਅੱਛੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਰਤਿਆ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਕਈ ਸਾਲ ਤਕ ਸਾਈਲੈਂਸਰ ਨੂੰ ਸਾਫ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਇਕ ਸਾਲ ਵਿਚ ਇਕ ਵਾਰ ਜ਼ਰੂਰ ਬਰ ਜ਼ਰੂਰ ਸਾਫ ਕਰਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਕਿ ਇੰਜਨ ਗਰਮ ਨਾ ਹੋ ਜਾਇਆ ਕਰੇ ਤੇ ਨਾਲੇ ਗੈਸ ਸੁਖਾਲੀ

ਨਿਕਲ ਜਾਇਆ ਕਰੇ।

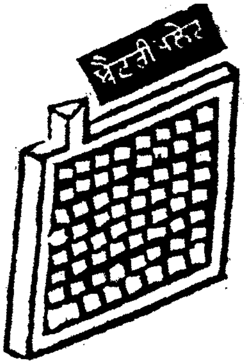
ਅਗਨੀਸ਼ਨ

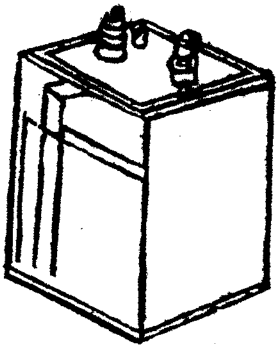
ਮੋਟਰਕਾਰ ਦੇ ਹੋਰਨਾਂ ਹਿੱਸਿਆ ਨਾਲੋਂ ਅਗਨੀਸ਼ਨ ਦਾ ਸਮਝਣਾਂ ਬੜਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੇ ਮੁਸ਼ਕਲ ਭੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਸਲੈਂਡਰ ਵਿਚ ਜੇਹੜੀ ਹਵਾ ਤੇ ਪੈਟਰੋਲ ਦੇ ਮਿਲਨ ਨਾਲ ਗੈਸ ਬਣਦੀ ਹੈ ਉਸਨੂੰ ਅੱਗ ਲਗਨਾ ਸਪਾਰਕ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਪੈਹਲੇ ਪੈਹਲ ਜੇਹੜਾ ਤਰੀਕਾ ਵਰਤਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਉਸਦਾ ਨਾਮ ਟਿਊਬ ਅਗਨੀਸ਼ਨ ਰਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਓਹ ਤ੍ਰੀਕਾ ਨਾਮੁਨਸਾਬ ਸੀ ਇਸ ਵਜਾ ਸੇ ਉਸਦੀ ਜਗ੍ਹਾ ਅਲੈਕਟ੍ਰਿਕ ਅਗਨੀਸ਼ਨ ਵਰਤਿਆ ਗਿਆ।

ਮੋਟਰਕਾਰ ਵਿਚ ਅਲੈਕਟਰਿਕ ਕਰੰਟ ਹਾਸਲ ਕਰਣ ਵਾਸਤੇ. ਐਕੀਊਮੂਲੇਟਰ ਯਾ ਮੈਗਨੇਟੋ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਐਕੀਊਮੂਲੇਟਰ

ਸ਼ਕਲ ਨੰ: ੨੦





ਸ਼ਕਲ ਨੰ: ੨੧

ਅਲੈਕਟਰਿਕ ਕਰੰਟ ਹ਼ਾਸਲ ਕਰਨ ਵਾਸਤੇ ਐਕੀਊਮੂਲੇਟਰ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਹਿਸੇ ਏਹ ਹਨ:--

(੧) ਪਾਜ਼ੇਟਿਵ ਪਲੇਟ।

(੨) ਨੈਗੇਟਿਵ ਪਲੇਟ।

(੩) ਡਾਈਲੂਟ ਸਲਫ਼ੂਰਕ ਐਸਿਡ।

(੧) ਪੌਜ਼ੇਟਿਵ ਪਲੇਟ--ਇਸ ਦਾ ਰੰਗ ਭੂਰਾ ਤੇ ਥੋੜਾ ਸੁਰਖੀ ਵਾਂਗਾਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਏਹ ਪਲੇਟਾਂ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਦੀਆਂ ਢਲੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ

ਹਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਪਲੇਟਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਤਿੰਨ ਕੋਨੇ ਛੇਕ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਛੇਕਾਂ ਵਿਚ ਸੰਧੂਰ ਪੀਸਟ ਦੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਭਰਿਆ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਪੌਜ਼ੇਟਿਵ ਟਰਮੀਨਲ ਜਮਾਂ ਦੇ (+) ਨਸ਼ਾਨ ਤੋਂ ਮਾਲੂਮ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

(੨) ਨੈਗੇਟਿਵ ਪਲੇਟ--ਹੂਬਹੂ ਪੌਜ਼ੇਟਿਵ ਪਲੇਟਾਂ ਵਾਂਗਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਇਸ ਵਿਚ ਵੀ ਓਹੋ ਹੀ ਪੀਸਟ ਭਰੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਇਸ ਦਾ ਰੰਗ ਭੂਰਾ ਤੇਕਾਲਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਨੈਗੇਟਿਵ ਟਰਮੀਨਲ ਨਫੀ ਦੇ (–) ਨਸ਼ਾਨ ਨਾਲ ਮਲੂਮ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

(੩) ਡਾਈਲੂਟ ਸੁਲਫੂਰਕ ਐਸਡ ਏਹ ਦੋਨੋਂ ਪਲੇਟਾਂ ਡਾਈਲੂਟ ਸਲਫੂਰਕ ਐਸਡ ਵਿਚ ਡੁਬੀਆਂ ਰਹਿੰਦੀਆਂ ਹਨ।

ਡਰਾਈ ਬੈਟਰੀ



[ਸ਼ਕਲ ਨੰ: ੨੨]

ਡਰਾਈ ਬੈਟਰੀ

ਏਹ ਬੈਟਰੀ ਖ਼ੁਸ਼ਕ ਤੇਜ਼ਾਬਾਂ ਨਾਲ ਬਨਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਏਹ ਬੈਟਰੀ ਬਹੁਤ ਚਿਰ ਤਕ ਰੱਖਣ ਨਾਲ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਦੇਂਦੀ, ਏਸ ਵਾਸਤੇ ਇਸਦੇ ਹਰ ਇਕ ਸੀਲ ਵਿਚ ਬਾਰੀਕ ਬਾਰੀਕ ਸੁਰਾਖ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਕਈਆਂ ਵਿਚ ਇਕ ਵੱਡਾ ਸੁਰਾਖ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਸੁਰਾਖ ਵਿਚ ਪਾਣੀ ਪਾਉਣ ਨਾਲ ਬੈਟਰੀ ਫੇਰ ਕੰਮ ਦੇਣ ਲੱਗ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਏਹ ਬੈਟਰੀ ਡਿਸਚਾਰਜ ਹੋਣ ਦੇ ਪਿਛੋਂ ਕੰਮ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਨਹੀਂ ਰਹਿੰਦੀ।

ਸਪਾਰਕਿੰਗ ਪਲੱਗ

ਸਪਾਰਕਿੰਗ ਪਲੱਗ—ਏਹ ਇਨਲੇਟ ਕੈਪ ਵਿਚ ਇਨਲੇਟ ਰਬਰ ਦੀ ਜਗ੍ਹਾ ਫਿੱਟ ਹੁੰਦਾ

ਹੈ, ਇਸ ਵਿਚ ਬਿਜਲੀ ਦੀ ਕਰੰਟ ਕੋਇਲਾਂ ਵਿਚੋਂ ਆਕੇ ਪਿਸਟਨ ਦੇ ਸਿਰ ਪਰ ਗੈਸ ਨੂੰ ਜਲਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਏਹ ਕਈਆਂ ਪੁਰਜ਼ਿਆਂ ਨਾਲ ਬਣਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਹੇਠਾਂ ਲਿਖੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ :-

੧-ਟਰਮੀਨਲ।
੨-ਬਰਾਸਨੱਟ।
੩-ਫੀਵਰ ਵਾਸ਼ਰ।
੪-ਪੋਰਸਲੇਨ।
੫-ਮੈਟਲ ਟੀਊਬ।
੬-ਮਾਈਕਾ ਟੀਊਬ।
੭-ਸਟੀਲ ਬੌਡੀ।
੮-ਸਪਾਰਕਿੰਗ ਪੋਆਇੰਟ।
੯-ਐਸਵਿਲ ਟੀਊਬ।
੧੦-ਬਰਾਸ ਗਲੈਂਡਸ।

ਕੰਡੈਂਸਰ

ਬਿਜਲੀ ਦੀ ਤਾਕਤ ਨੂੰ ਵਧਾ ਦੇਂਦਾ ਹੈ,

ਰੰਗ ਦੇ ਦੋ ਵਰਕੇ ਇਨਸੂਲੇਟ ਕੀਤੇ ਹੋਏ ਮੋਮ ਰੋਗਨੀ ਕਾਗਜ਼ ਵਿਚ ਲਪੇਟੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਹਰ ਇਕ ਵਰਕਾ ਅਲੈਹਦਾ ਅਲੈਹਦਾ ਤਾਰਾਂ ਨਾਲ ਜੋੜਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਟੈਨਸ਼ਨ ਮਗਨੈਟ ਵਿਚ ਇਸਦਾ ਹੋਣਾ ਬਹੁਤ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ।

ਟ੍ਰੈਮਲਰ

ਏਹ ਕਈ ਪੁਰਜ਼ਿਆਂ ਨਾਲ ਬਨਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੇਹੜਾ ਕਿ ਕੋਇਲ ਬਕਸ ਦੇ ਬਾਹਰ ਵਿਵਨਾਹਟ ਦੀ ਅਵਾਜ਼ ਕਰਦਾ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ। ਇਸਦੀ ਵਜਾ ਨਾਲ ਕਰੰਟ ਬੜੀ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਸਰਕੂਲੇਟ ਕਰਦੀ ਹੋਈ ਰੁਕ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਸਪਾਰਕ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੇਹੜਾ ਇਕ ਸੈਕੰਡ ਵਿਚ ਤਿੰਨ ਸੌ ਵਾਰੀ ਸਪਾਰਕ ਪੈਦਾ ਕਰਦੀ ਹੈ।

ਇਨਸੂਲੇਟਿਡ ਵਾਇਰ

ਏਹ ਬਾਰੀਕ ਤਾਰ ਤਾਂਬੇ ਦੇ ਬਨੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਏਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਉਪਰ ਰਬੜ ਚੜ੍ਹੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਤਾਕਿ

ਮਸ਼ੀਨ ਦੇ ਕਿਸੇ ਹਿੱਸੇ ਨਾਲ ਨ ਲੱਗੇ, ਅਗਰ ਕਿਸੇ ਲੋਹੇ ਨਾਲ ਲੱਗ ਜਾਵੇਗੀ ਤਾਂ ਕਰੈਂਟ ਨਿਕਲ ਜਾਵੇਗਾ। ਓਹ ਤਾਰ ਜੇਹੜੀ ਸੈਕੰਡਰੀ ਕੌਇਲਾਂ ਵਿਚੋਂ ਸਪਾਰਕਿੰਗ ਪਲੱਗ ਤਕ ਲਿਆਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਉਸ ਉਤੇ ਇਨਸਲੂਸ਼ਨ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਅਲੈਕਟ੍ਰਿਕਸਿਟੀ ਦਾ ਪਰੈਸ਼ਰ ਜਿਸ ਕਦਰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੋਵੇਗਾ ਉਤਨਾ ਹੀ ਕਰੰਟ ਨੂੰ ਬਚਾਉਣ ਲਈ ਇਨਸਲੂਸ਼ਨ ਜ਼ਿਆਦਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਏਨ੍ਹਾਂ ਤਾਰਾਂ ਉਤੋਂ ਅਗਰ ਇਨਸਲੂਸ਼ਨ ਕਿਸੇ ਜਗ੍ਹਾ ਤੋਂ ਉਤਰ ਜਾਵੇਗਾ ਤਾਂ ਬਿਜਲੀ ਜ਼ਾਇਆ ਹੋ ਜਾਵੇਗੀ ਯਾਨੀ ਅਪਨਾ ਅਸਲੀ ਰਸਤਾ ਛੱਡਕੇ ਲੋਹੇ ਵਿਚ ਚਲੀ ਜਾਵੇਗੀ, ਅਪਨਾ ਰਸਤਾ ਛੱਡਕੇ ਬਿਜਲੀ ਦਾ ਕਿਸੇ ਦੂਸਰੇ ਰਸਤੇ ਉਤੇ ਜਾਣ ਨੂੰ ਸ਼ਾਰਟ ਸਰਕਟ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ।

ਵਾਇਰਿੰਗ ਦਾ ਤ੍ਰੀਕਾ ਲੋਟੈਂਸ਼ਨ ਵਾਇਰ ਨਾਲ

ਜਿਸ ਵਕਤ ਪੈਹਲਾ ਪਿਸਟਨ ਕਮਪਰੈਸ਼ਨ ਸਟਰੋਕ ਖਤਮ ਕਰ ਲੈਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਕੋਂਟੈਕਟ ਮੇਕਰ ਸੈਗਮਿੰਟ ਦੀ ਵਾਇਰਾਂ ਨਾਲ ਜਾਂ ਕਮੀਓਟੇਟਰ ਦਾ ਰੂਲਰ ਕਿਸੇ ਸੈਗਮੈਂਟ ਨਾਲ ਜ਼ਰੂਰ ਮਿਲਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਸ ਸੈਗਮੈਂਟ ਦਾ ਵਾਇਰ ਪਹਿਲੇ ਕੌਇਲ ਨਾਲ ਜੋੜ ਦਿਓ ਅਤੇ ਜਿਸ ਤਰਫ ਨੂੰ ਰੂਲਰ ਫਿਰੇ ਉਸ ਤਰਫ ਦੇ ਵਾਇਰਾਂ ਨੂੰ ਸਲੈਂਡਰ ਦੇ ਫਾਇਰਿੰਗ ਨੰਬਰ ਦੇ ਮੁਆਫਿਕ ਜੋੜ ਦਿਓ। ਪੈਹਲੇ ਕੋਇਲ ਦੇ ਵਾਇਰ ਜੋੜਨ ਦੇ ਪਿਛੋਂ ਤੀਸਰੇ ਕੋਇਲ ਨਾਲ ਔਰ ਤੀਸਰੇ ਸੈਗਮਿੰਟ ਦਾ ਵਾਇਰ ਚੋਥੇ ਕੋਇਲ ਨਾਲ ਤੇ ਚੋਥੇ ਸੈਗਮੈਂਟ ਦਾ ਵਾਇਰ ਦੂਸਰੇ ਕੌਇਲ ਨਾਲ ਮਿਲਾ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਏ।

ਵਾਇਰਿੰਗ ਦਾ ਤਰੀਕਾ ਹਾਈ ਟੈਨਸ਼ਨ ਵਾਇਰ ਨਾਲ

ਜਿਸ ਵਕਤ ਕੋਈ ਪਿਸਟਨ ਕਮਪਰੈਸ਼ਨ ਸਟਰੋਕ ਖਤਮ ਕਰ ਚੁਕੰਦਾ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਜ਼ਰੂਰ ਕਿਸੇ ਸੈਗਮੈਂਟ ਦਾ ਤਾਅਲਕ ਕਿਸੇ ਕੋਇਲ ਨਾਲ ਹੋਵੇਗਾ ਇਸ ਵਾਸਤੇ ਜੇਹੜਾ ਸੈਗਮੈਂਟ ਜਿਸ ਕੋਇਲ ਨਾਲ ਤਾਅਲਕ ਰਖਦਾ ਹੋਵੇਗਾ ਓਹੋ ਹੀ ਕੋਇਲ ਉਸ ਸਲੈਂਡਰ ਨੂੰ ਸਪਾਰਕ ਦੇਵੇਗਾ, ਅਬ ਸਲੈਂਡਰ ਨੰਬਰ ੧ ਨੂੰ ਫਾਇ-ਰਿੰਗ ਪੋਆਇੰਟ ਉਤੇ ਲਿਆਓ, ਅਤੇ ਦੇਖੋ ਕਿ ਕੇਹੜਾ ਸੈਗਮੈਂਟ ਕਿਸ ਵਾਇਰ ਨਾਲ ਮਿਲਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਜਾਂ ਕੇਹੜੇ ਸੈਗਮੈਂਟ ਨੂੰ ਸਟੀਲ ਰੂਲਰ ਟਚ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਓਸੇ ਸੈਗਮੈਂਟ ਨਾਲ ਜੋੜਿਆ ਹੋਇਆ ਵਾਇਰ ਪੇਹਲੇ ਕੋਇਲ ਨਾਲ, ਮਿਲਾ ਦੇਨਾ ਚਾਹੀਏ ਅਤੇ ਕੋਇਲ ਦਾ ਹਾਈ ਟੈਨਸ਼ਨ ਵਾਇਰ ਸਲੈਂਡਰ ਨੰਬਰ ੧' ਨਾਲ ਮਿਲਾ ਦੇਨਾ

ਚਾਹੀਏ। ਹੁਣ ਏਹ ਦੇਖਨਾ ਚਾਹੀਏ ਕਿ ਰੂਲਰ ਕਿਸ ਤੰਰਫ ਨੂੰ ਫਿਰਦਾ ਹੈ ਓਹੀ ਸਿਲਸਿਲੇ ਨਾਲ ਨੰਬਰ ਵਾਰ ਲੋਟੈਂਸ਼ਨ ਵਾਇਰਾਂ ਨੂੰ ਕੋਇਲਾਂ ਨਾਲ ਮਿਲਾ ਦਿਓ ਅਤੇ ਕੋਇਲਾਂ ਦੇ ਹਾਈ ਟੈਨਸ਼ਨ ਵਾਇਰਾਂ ਨੂੰ ਸਲੈਂਡਰਾਂ ਦੇ ਫਾਇਰਿੰਗ ਨੰਬਰ ਦੇ ਮੁਤਾਬਕ ਜੋੜ ਦਿਓ।

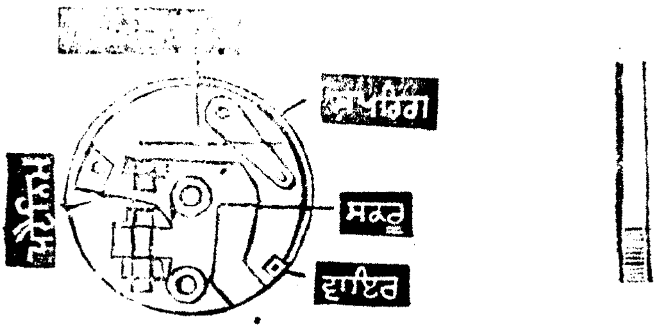
ਡਿਸਟ੍ਰੀਬੀਊਟਰ ਦੇ ਨਾਲ ਵਾਇਰਿੰਗ ਦਾ ਤ੍ਰੀਕਾ

ਪਿਸਟਨ ਨੰਬਰ ੧ ਨੂੰ ਫਾਇਰਿੰਗ ਪੋਆਇੰਟ ਉਤੇ ਲਾਕੇ ਏਹ ਦੇਖਨਾ ਚਾਹੀਏ ਕਿ ਡਿਸ-ਟ੍ਰੀਬੀਊਟਰ ਦਾ ਬੁਰਸ਼ ਕੇਹੜੇ ਸੈਗਮੈਂਟ ਨਾਲ ਮਿਲਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਇਸ ਵੇਲੇ ਜ਼ਰੂਰ ਕੌਂਟੈਕਟ ਮੇਕਰ ਦੇ ਕਿਸੇ ਸੈਗਮੈਂਟ ਨਾਲ ਵਾਇਰ ਮਿਲਾ ਦੇਨਾ ਜਾਹੀਏ ਪਰ ਉਸ ਸੈਗ-ਮੈਂਟ ਦੇ ਵਾਇਰ ਨੂੰ ਪੈਹਲੇ ਸਲੈਂਡਰ ਨਾਲ ਮਲਾ ਦਿਓ ਅਤੇ ਜਿਸ ਤਰਫ ਨੂੰ ਬੁਰਸ਼ ਫਿਰਦਾ ਹੋਵੇ, ਉਸ ਤਰਫ ਦੇ ਸਿਲਸਲੇ ਵਾਰ

ਵਾਇਰਾਂ ਨੂੰ ਇੰਜਨ ਦੇ ਫਾਇਰਿੰਗ ਨੰਬਰ ਦੇ ਮੁਤਾਬਿਕ ਮਿਲਾ ਦਿਓ ॥

ਕੋਂਟੈਕਟ ਮੇਕ ਐਂਡ ਬਰੇਕ

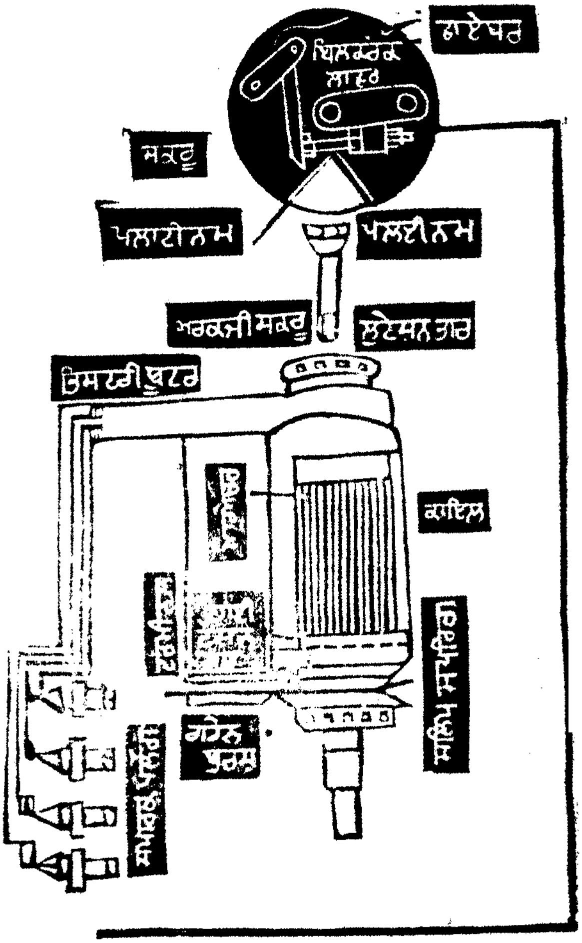
[ਸ਼ਕਲ ਨੰਬਰ ੨੩]



ਇਹ ਕਈ ਕਿਸਮਾਂ ਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਇਸਦੇ ਸਪਰਿੰਗ ਵਿਚ ਇਕ ਛੋਟਾ ਜਿਹਾ ਪਲਾਟੀਨਮ ਅਸਟੱਡ ਲਗਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਇਸਦੇ ਉਤੇ ਇਕ ਸਕਰੀਊ ਤੇ ਸਕਰੀਊ ਉਤੇ ਪਲਾਟੀਨਮ ਟਪ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਏਹ ਦੋਵੇਂ ਇੱਕ ਪਲੇਟ ਦੇ ਉਤੇ ਲਗਾਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਜੇਹੜੀ ਕਿ ਕੇਮ ਸ਼ਾਫਟ ਪਰ ਹੋਇਆ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਸਪਰਿੰਗ ਮੈਟਰ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਮਿਲੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਤੇ ਕੋਂਟੈਕਟ ਸਕਰੀਊ

ਫਾਈਬਰ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਏਸੇ ਪਲੇਟ ਉਤੇ ਇਨ ਸੂਲੇਟ.ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ ਸ਼ਾਫਟ ਦੇ ਸਿਰੇ ਉਤੇ ਇਕ ਕੈਮ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸਦੇ ਵਿਚ ਇਕ ਉਭਰਿਆ ਹੋਇਆ ਸਿਰਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਏਹ ਕੇਮ ਰੂਲਰ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਸਪਰਿੰਗ ਨੂੰ ਉਠਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਕਿ ਦੋਵੇਂ ਪਲਾਟੀਨਮ ਸਕਰੀਊ ਮਿਲ ਜਾਣ। ਹੁਣ ਕਰੰਟ ਬੈਟਰੀ ਤੋਂ ਕੌਇਲ ਵਿਚ ਗੁਜ਼ਰਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਵੇਲੇ ਪਲਾਟੀਨਮ ਕੋਟੈਕਟ ਵਖਰੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਕਰੰਟ ਸੈਕੰਡਰੀ ਕੋਇਲ ਵਿਚ ਪੈਦਾ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤੇ ਪਲੱਗ ਉਤੇ ਸਪਾਰਕ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਕੇਮ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਪਲਾਟੀਨਮ ਪੋਆਇੰਟ ਮਿਲ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਪਰ ਸਪਰਿੰਗ ਦੀ ਟੈਨਸ਼ਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵੱਖਰਾ ਕਰ ਦੇਂਦੀ ਹੈ ਤਾਕਿ ਅਲੈਕਟ੍ਰਿਕ ਸਰਕਟ ਟੁੱਟ ਜਾਵੇ ਜਿਸ ਨਾਲ ਪਲੱਗ ਉਤੇ ਸਪਾਰਕ ਪੈਦਾ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਡਿਸਟ੍ਰੀਬੀਊਟਰ

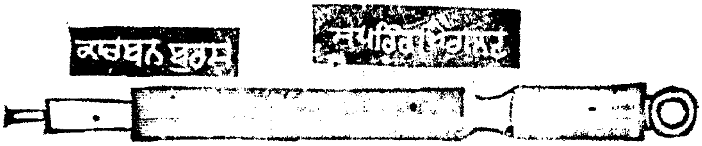


[ਸ਼ਕਲ ਨੰਬਰ ੨੪]

ਇਸ ਵਿਚ ਵੀ ਸਲੈਂਡਰਾਂ ਜਿੰਨੇ ਕੋਟੈਕਟ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਇਸ ਡਿਸਟ੍ਰੀਬੀਊਟਰ ਵਿਚ ਹਾਈ ਟੈਨਸ਼ਨ ਕਰੰਟ ਲੈ ਜਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਹਰ ਇਕ ਸਪਾਰਕਿੰਗ ਪਲੱਗਾਂ ਨੂੰ ਵਾਰੀ ੨ ਕਰੰਟ ਵੰਡੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਯਾਨੀ ਡਿਸਟ੍ਰੀਬੀਊਟਰ ਦਾ ਕੰਮ ਕਰੰਟ ਪਲੱਗਾਂ ਨੂੰ ਵੰਡਕੇ ਦੇਣ ਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਇਸ ਦੇ ਸਿਰੇ ਉਤੇ ਕਾਰਬਨ ਬੁਰਸ਼ ਲਗਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਕਾਰਬਨ ਬੁਰਸ਼ ਦੇ ਟਰਮੀਨਲ ਸੇ ਕਰੰਟ ਡਿਸਟ੍ਰੀਬੀਊਟਰ ਦੇ ਹੋਲਡਰ ਵਿਚ ਲਿਆਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਾਰਬਨ ਬੁਰਸ਼ ਦਾ ਸਿਰਾ ਹੋਲਡਰਾਂ ਦੇ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਿਆ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ। ਏਹ ਬੁਰਸ਼ ਹੋਲਡਰ ਦੇ ਨਾਲ ਫਿਰਦਾ ਹੋਇਆ ਵਾਰੀ ੨ ਇਕ ਦੂਜੇ ਬਰਾਸ ਸੈਗਮੈਂਟ ਉਤੋਂ ਦੀ ਲੰਘਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਏਥੋਂ ਹਰ ਇਕ ਵਾਇਰ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਕਰੰਟ ਸਪਾਰਕਿੰਗ ਪਲੱਗਾਂ ਵਿਚ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਦੇਖੋ ਸ਼ਕਲ ਨੰਬਰ ੨੪

ਬੁਰਸ਼ ਹੋਲਡਰ

[ਸ਼ਕਲ ਨੰ: ੨੫]



ਇਸ ਵਿਚ ਬੁਰਸ਼ ਪਕੜਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਠੀਕ ਗੋਲਾਈ ਵਿਚ ਕੰਮ ਕਰੇ ਏਧਰ ਓਧਰ ਨਾ ਹਿੱਲੇ ॥

ਡਿਸਟ੍ਰੀਬੀਊਟਰ ਕਵਰ

ਇਹ ਇਕ ਢੱਕਨਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੇੜ੍ਹਾ ਡਿਸਟ੍ਰੀਬੀਊਟਰ ਉਤੇ ਫਿਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡਿਸਟ੍ਰੀਬੀਊਟਰ ਦੇ ਪੋਆਇੰਟਾਂ ਉਤੇ ਗਰਦਾ ਮਿੱਟੀ ਨਾਂ ਪਵੇ ।

ਸੇਫਟੀ ਸਪਾਰਕ ਗੈਪ

ਇਹ ਇਕ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਪੇਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸਦਾ ਸਿਰਾ ਚੀਰਕੇ ਤਿੰਨ ਯਾ ਚਾਰ ਟੁਕੜਿਆਂ ਵਿਚ ਫੈਲਾ ਦਿਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਅਗਰ ਮੈਗਨੇਟੋ ਵਿਚ

ਸ਼ਾਰਟ ਸਰਕਟ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਜ਼ਜ਼ਬ ਕਰ ਲੈਂਦਾ ਹੇ।

ਆਰਮੇਚਰ

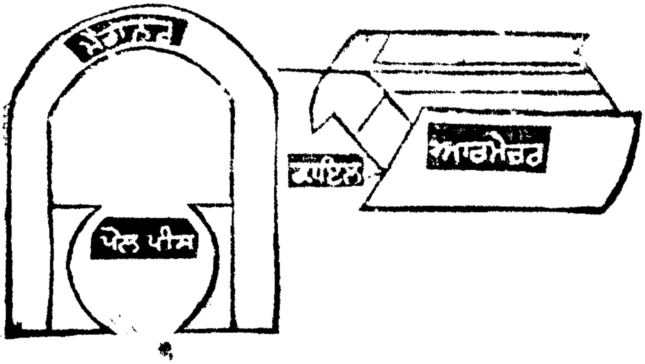
ਇਹ ਹਾਰਸ ਸੂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਫਿਰਦਾ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਤੇ ਪਰੈਮਰੀ ਸੈਕੰਡਰੀ ਤਾਰ ਏਸ ਉਤੇ ਲਪੇਟੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ।

ਪਲਾਟੀਨਮ ਪੌਂਟ

ਇਹ ਪਲਾਟੀਨਮ ਧਾਤ ਦੇ ਟੁਕੜੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜੇੜ੍ਹੇ ਕਿ ਕੋਂਟੈਕਟ ਬਰੇਕਰ ਤੇ ਸਕਰੀਊ ਉਤੇਲਗੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ,ਜਿਸਵੇਲੇ ਏਹ ਦੋਵੇਂ ਪੌਂਟ ਅਲੱਗ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਸ਼ੋਲਾ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੋਹਾਂ ਪੌਂਟਾ ਦਾ ਫਾਸਲਾ ਇਕ ਇੰਚ ਦਾ ਪੰਜਾਵਾਂ ਹਿੱਸਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਏ, ਇਹ ਫਾਸਲਾ ਸਕਰੀਊ ਦੇ ਅਗੇ ਪਿਛੇ ਕਰਨ ਨਾਲ ਠੀਕ ਹੋ ਜਕਦਾ ਹੈ।

ਮੈਗਨੇਟੋ

[ਸ਼ਕਲ ਨੰ: ੨੬]



ਮੋਟਰਕਾਰ ਵਿਚ ਮੈਗਨੇਟੋ ਉਹ ਪੁਰਜ਼ਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੇ ਵਿਚ ਬਿਜਲੀ ਦੀ ਬਹੁਤ ਤਾਕਤ ਜਮਾ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਆਰਮੇਚਰ ਦੇ ਪੋਲ ਪੀਸਚ ਵਿਚ ਫਿਰਨ ਨਾਲ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ ਮੈਗਨੇਟੋ ਦੋ ਕਿਸਮ ਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ:—

੧—ਹਾਰਸ ਸ਼ੂਵ ਮੈਗਨਿਟ ਜਾਂ ਪਰਮਾਨੈਂਟ ਮੈਗਨਿਟ।

੨—ਫੀਲਡ ਮੈਗਨਿਟ।

੧-ਪਰਮਾਨੈਂਟ ਮੈਗਨਿਟ

ਸੰਗੇ ਮਿਕਨਾਤੀਸ ਦੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਖਤ ਤੋਂ ਸਖਤ ਸਟੀਲ ਦਾ ਬਨਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਲੈਕਟ੍ਰਿਕਸ਼ਿਟੀ ਦੀ ਤਾਕਤ ਇਸ ਵਿਚ ਪਹੁੰਚਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਜੇੜ੍ਹੀ ਕਿ ਜ਼ਿਆਦਾ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਕੁਵਤ ਜਾਜ਼ਬਾ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰਖਦੀ ਹੈ।

੨--ਫੀਲਡ ਮੈਗਨੇਟੋ

ਇਸ ਦੇ ਦੋ ਯਾਂ ਤਿੰਨ ਜੋੜ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਹਰ ਜੋੜ ਦਾ ਇਕ ਮੈਗਨਿਟ ਦੂਸਰੇ ਉਤੇ ਚੜ੍ਹਾ-ਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਕਈਆਂ ਵਿਚ ਤਿੰਨ ਮੈਗਨਿਟ ਇਕ ਦੂਜੇ ਉਤੇ ਚੜ੍ਹਾਏ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਦੋਹਾਂ ਸਿਰਿਆਂ ਉਤੇ ਦੋ ਟੁਕਰੇ ਨਰਮ ਲੋਹੇ ਦੇ ਲਗਾਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਨਾਮ ਪੋਲ ਪੀਸ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ।

੧-ਨਾਰਥ ਪੋਲ।

੨-ਸਾਊਥ ਪੋਲ।

ਹਾਈ ਟੈਨਸ਼ਨ ਮੈਗਨੇਟੋ ਸੀਟਿੰਗ

ਪੈਹਲੇ ਪਿਸਟਨ ਨੂੰ ਕਮਪਰੈਸ਼ਨ ਸਟਰੋਕ ਪੂਰਾ ਕਰਕੇ ਟਾਪ ਡੈਡ ਸੈਂਟਰ ਉਤੇ ਲੈ ਆਓ ਅਤੇ ਫਿਰ ਆਰਮੇਚਰ ਨੂੰ ਇਤਨਾ ਘੁਮਾਨਾਂ ਚਾਹੀਏ ਕਿ ਓਹ ਅਪਨੇ ਮੈਕਸੀਮਮ ਪੋਜ਼ੀਸ਼ਨ ਉਤੇ ਆਜਾਵੇ, ਏਸ ਵਕਤ ਏਹ ਜ਼ਰੂਰ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਕੋਂਟੈਕਟ ਬਰੇਕਰ ਵੀ ਅਪਨਾ ਗੈਪ ਬਨਾ-ਉਂਦਾ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਬੁਰਸ਼ ਵੀ ਡਿਸਟ੍ਰੀਬੀ-ਊਟਰ ਵਿਚ ਕਿਸੇ ਸੇਗਮੈਂਟ ਨਾਲ ਮਿਲਿਆ ਹੋਵੇਗਾ ਤਾਂ ਉਸ ਵਕਤ ਕਰੈਂਕ ਸ਼ਾਫਟ ਦੀ ਗਰਾਰੀ ਨੂੰ ਆਰਮੇਚਰ ਸ਼ਾਫਟ ਦੀ ਗਰਾਰੀ ਨਾਲ ਮਿਲਾ ਦੇਨਾ ਚਾਹੀਏ ਅਤੇ ਉਸ ਵਕਤ ਇਹ ਖਿਆਲ ਰਖਨਾ ਚਾਹੀਏ ਕਿ ਪਿਸਟਨ ਜਾਂ ਆਰਮੇਚਰ ਆਪਣੀ ਜਗਾ ਤੋਂ ਨਾ ਹੱਟ ਜਾਵੇ ।

ਮੈਗਨੇਟੋ ਵਾਇਰਿੰਗ ਟਾਈਮਿੰਗ

ਜਿਸ ਵੇਲੇ ਪਿਸਟਨ ੧ ਕਮਪਰੈਸ਼ਨ ਸਟਰੋਕ ਦੀ ਟਾਪ ਉਤੇ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਉਸ ਵਕਤ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਬੁਰਸ਼ ਡਿਸਟਰੀਬੀਊਟਰ ਦੇ ਕਿਸੇ ਸੈਗਮੈਂਟ ਨਾਲ ਮਿਲਿਆ ਹੋਵੇਗਾ ਪਸ ਇਹ ਭੀ ਸੈਗਮੈਂਟ ਪਿਸਟਨ ੧ ਨੂੰ ਸਪਾਰਕ ਦੇਵੇਗਾ ਤਾਂ ਹਾਈ ਟੈਨਸ਼ਨ ਤਾਰ ਦਾ ਕੋਨੈਕ-ਸ਼ਨ ਕਰ ਦੇਨਾ ਚਾਹੀਏ ਅਤੇ ਦੇਖਨਾ ਚਾਹੀਏ ਕਿ ਇਹ ਬੁਰਸ਼ ਕਿਸ ਤਰਫ ਨੂੰ ਫਿਰਦਾ ਹੈ ਪਸ ਓਸੇ ਤਰਫ ਦਸੇ ਹੋਏ ਫਾਇਰਿੰਗ ਨੰਬਰ ਦੇ ਮੁਤਾਬਕ ਵਾਇਰਾਂ ਨੂੰ ਜੋੜ ਦੇਨਾ ਚਾਹੀਏ।

ਡੂਏਲ ਮੈਗਨੇਟੋ

ਡੂਏਲ ਐਗਨੀਸ਼ਨ, ਦੋਹਿਰਾ ਐਗਨੀਸ਼ਨ ਇਸ ਵਿਚ ਇਕ ਹੀ ਡਿਸਟ੍ਰੀਬੀਊਟਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਲੈਂਡਰਾਂ ਜਿੰਨੇ ਪਲੱਗ ਹੁੰਦੇ ਹਨ

ਇਸ ਵਿਚ ਉਹ ਖਰਚ ਘਟ ਕਰ ਦਿਤੇ ਹਨ ਜੇਹੜੇ ਕਿ ਪੈਹਲਾਂ ਦਸੇ ਗਏ ਹਨ। ਇਸ ਦੇ ਦੋ ਕੰਟੈਕਟ ਬਰੇਕਰ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਇਕ ਇਸਦਾ ਅਪਨਾ ਤੇ ਦੂਸਰਾ ਬੈਟਰੀ ਦਾ, ਇਸ ਸਿਸ-ਟਮ ਵਿਚ ਵੀ ਕੋਇਲ ਤੇ ਸਵਿਚ ਅਕੱਠੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਬਜਾਏ ਪੰਜ ਵਾਇਰਾਂ ਦੇ ਛੇ ਵਾਇਰਾਂ ਦਖਾਏ ਗਏ ਹਨ।

ਸਟਾਰਟਿੰਗ ਮੈਗਨੇਟੋ

ਇਸ ਵਿਚ ਇਕ ਦੂਸਰਾ ਛੋਟਾ ਮਦਦਗਾਰ ਮੈਗਨੇਟੋ ਡੈਸ਼ ਬੋਰਡ ਉਤੇ ਲਗਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਇੰਜਨ ਨੂੰ ਸਟਾਰਟ ਕਰਨ ਦੇ ਵੇਲੇ ਛੋਟੇ ਮਦਦਗਾਰ ਮੈਗਨੇਟੋ ਨੂੰ ਸਟਾਰਟਿੰਗ ਹੈਂਡਲ ਨਾਲ ਘੁਮਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤੇ ਸਪਾਰਕ ਦਾ ਸਿਲਸਲਾ ਇਸ ਵਿਚ ਪੈਦਾ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤੇ ਇੰਜਨ ਚਲਨੇ ਲਗ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਇਸਦੇ ਪਿਛੋਂ ਬੜਾ ਮੈਗਨੇਟੋ ਵੀ ਕੰਮ ਕਰਨੇ ਲਗਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇੰਜਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਵਿਚ

ਐਕੀਊਮਲੇਟਰ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਰਹਿੰਦੀ।

ਏਅਰ ਪਰੈਸ਼ਰ ਸੈਲਫ ਸਟਾਰਟਰ

ਇਸ ਸਿਸਟਮ ਵਿਚ ਇਕ ਟੈਂਕ ਵਿਚ ਕਈ ਸੌ ਪੌਂਡ ਤਕ ਹਵਾ ਭਰੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤੇ ਓਹ ਹਵਾ ਇਕ ਛੋਟੇ ਸਲੈਂਡਰ ਨਾਲ ਭਰੀ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਵੇਲੇ ਉਸ ਵਿਚ ਹੱਦ ਤੋਂ ਬਹੁਤੀ ਹਵਾ ਭਰੀ ਜਾਵੇ, ਤਾਂ ਫਾਲਤੂ ਹਵਾ ਇਕ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸੇਫਟੀ ਵਾਲ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਨਿਕਲ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਜਿਸ ਵੇਲੇ ਸਟਾਰਟਿੰਗ ਪੈਡਲ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਇਕ ਦੂਸਰੇ ਵਾਲਵ ਨੂੰ ਖੋਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਟੈਂਕ ਦੀ ਹਵਾ ਇਕ ਵਾਲ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਸਲੈਂ-ਡਰ ਵਿਚ ਆਕੇ ਪਿਸਟਨ ਨੂੰ ਧਕਦੀ ਹੈ ਹਰ ਇਕ ਪਿਸਟਨ ਨੂੰ ਓਸਦੇ ਪਾਵਰ ਸਟਰੋਕ ਦੇ ਵੇਲੇ ਇਕ ਬੜੀ ਤਾਕਤ ਇੰਜਨ ਨੂੰ ਚਲਾ-ਉਂਦੀ ਹੈ, ਪਹਿਲੇ ਐਗਨੀਸ਼ਨ ਲਗਿਆ

ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਰ ਚਾਰਜ ਨੂੰ ਫਾਇਰ ਮਿਲਦਾ ਹੈ ਤੇ ਇੰਜਨ ਚਲਨਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਮੈਗਨੇਟੋ ਦੇ ਨੁਕਸ ਤੇ ਉਸਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰਨਾ

ਜੇ ਮੈਗਨੇਟੋ ਠੀਕ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੰਮ ਨਾਂ ਕਰਦਾ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਉਸਦੇ ਕੰਟੈਕਟ ਬਰੇਕਰ ਨੂੰ ਦੇਖਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਪੈਹਲਾਂ ਫਲੈਟ ਸਪਰਿੰਗ ਨੂੰ ਇਕ ਤਰਫ ਹਟਾਕੇ ਕੈਪ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢ ਲਓ, ਤੇ ਵੇਖੋ ਕਿ ਸਕਰੀਊ ਅਛੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਸਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਫੇਰ ਵੇਖੋ ਕਿ ਕੰਟੈਕਟ ਲੀਵਰ ਸਕਰੀਊ ਨਾਲ ਮਿਲਿਆ ਹੋਯਾ ਹੈ ਅਤੇ ਏਹ ਵੀ ਦੇਖਨਾ ਚਾਹੀਏ ਕਿ ਕੰਟੈਕਟ ਪੀਸਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਫਾਸਲਾ ੩ ਬਟਾ ੧੦ ਤੋਂ ੧ ਬਟਾ ੨ ਤਕ ਹੈ ਕਿ ਨਹੀਂ। ਅਗਰ ਇਹ ਫਾਸਲਾ ਠੀਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਤਾਂ ਸਕਰੀਊ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਐਡਜਸਟ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਏ ਤੇ ਦੋਵੇਂ ਸਕਰੀਊਆਂ ਉਤੇ ਤੇਲ ਤੇ ਮਿੱਟੀ ਨਾ ਪਵੇ, ਬੈਰਿੰਗਾਂ ਉਤੇ ਮੈਲ ਜੰਮ ਜਾਨ ਨਾਲ

ਕਾਰਬ਼ਨ ਬੁਰਸ਼ ਅਪਨੀ ਜਗਾ ਉਤੇ ਠੀਕ ਨਹੀਂ ਰਹਿੰਦਾ ਜਿਸਦੇ ਸਬਬ ਨਾਲ ਮੈਗਨੇਟੋ ਦੀ ਤਾਕਤ ਕਮਜ਼ੋਰ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਕਿਸੇ ਵੇਲੇ ਅਗਨੀਸ਼ਨ ਇਕ ਦਮ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਉਸਦੀ ਵਜਾ ਇਹ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕੈਬਲ ਵਿਚ ਜੋੜ੍ਹਾ ਜੌਇੰਟ ਅਗਨੀਸ਼ਨ ਬੰਦ ਕਰਨ ਵਾਸਤੇ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਸ਼ਾਰਟ ਸਰਕਟ ਹੋਨੇ ਲਗਦਾ ਹੈ, ਏਹ ਨੁਕਸ ਕੈਬਲ ਨੂੰ ਮੈਗਨੇਟੋ ਨਾਲੋਂ ਐਲੈਦਾ ਕਰਨ ਨਾਲ ਮਲੂਮ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਕਲੱਚ

ਕਲੱਚ ਇੰਜਨ ਦੇ ਪਿਛੇ ਤੇ ਫਲਾਈਵੀਲ ਦੇ ਅੰਦਰ ਲਗਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਕਲੱਚ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਇੰਜਨ ਦੀ ਤਾਕਤ ਪਿਛਲੇ ਐਕਸਲ ਵਿਚ ਪਹੁੰਚਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਕਲੱਚ ਹਲਕਾ ਹੋਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂਕਿ ਉਹ ਛੇਤੀ ਨਾਲ ਸਪਰਿੰਗ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਅਪਨੀ ਜਗਾ ਉਤੇ ਬੈਠ ਜਾਵੇ, ਕਲੱਚ ਕਈ

ਕਿਸਮ ਦੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਹੇਠਾਂ ਲਿਖੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ:-

੧-ਕੋਨ ਕਲੱਚ।

੨-ਇਨਵਰਡ ਕੋਨ ਕਲੱਚ।

੩-ਮਲਟੀਪਲਡਿਸਕ ਕਲੱਚ।

੪-ਐਕਸਬੈਂਡਿਗ ਮੈਟਲ ਟੂ ਮੈਟਲ ਕਲੱਚ।

੫-ਹੇਲੀ ਸ਼ਾ ਕਲੱਚ।

ਕੋਨ ਕਲੱਚ

ਇਸਦਾ ਦੂਸਰਾ ਨਾਮ ਕਾਨੀਕਲ ਜਾਂ ਲੈਦਰ ਕਲੱਚ ਵੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਵਿਚ ਇੰਜਨ ਦਾ ਫਲਾਈਵੀਲ ਵਿਚਕਾਰੋਂ ਡੂੰਗੀਆਂ ਪਲੇਟਾਂ ਦੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਨਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਫੀਮੇਲ ਪੋਰਸ਼ਨ ਵੀ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ ਇਸ ਵਿਚ ਕਲੱਚਦੇ ਟੈਪਰ ਹਿਸੇ ਦਾ (ਜਿਸ ਦੇ ਉਤੇ ਚਮੜਾ ਚੜ੍ਹਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ) ਐਂਗਲ ੧੫ ਡਿਗਰੀ ਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ,ਇਸ ਨੂੰਮੇ ਲ ਪੋਰਸ਼ਨ ਵੀ

ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ, ਇਹ ਸਪਰਿੰਗ ਦੇ ਜ਼ੋਰ ਨਾਲ ਫਲਾਈਵੀਲ ਦੇ ਅੰਦਰ ਬੈਠ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਕਲੱਚ ਦੇ ਸਪਰਿੰਗ ਦਾ ਇਕ ਸਿਰਾ ਕੋਨ ਨਾਲ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤੇ ਦੂਸਰਾ ਸਿਰਾ ਬਾਲ ਬੈਰਿੰਗ ਨਾਲ ਜੋਹੜਾ ਕਿ ਸਪਰਿੰਗ ਨੂੰ ਕਲੱਚ ਦੇ ਚਲਨ ਨਾਲ ਬਹੁਤੀ ਰਗੜ ਤੋਂ ਬਚਾਉਂਦਾ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ। ਜਿਸ ਵੇਲੇ ਕਲੱਚ ਫਲਾਈਵੀਲ ਵਿਚ ਸਪਰਿੰਗ ਦੇ ਦਬਾਓ ਨਾਲ ਲਪੇਟਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਦੋਹਾਂ ਹਿੱਸਿਆਂ ਨੂੰ ਅਲੈਦਾ ਕਰਨ ਦੇ ਮਤਲਬ ਵਾਸਤੇ ਕਲੱਚ ਹੈਂਡਲ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੇ ਦਬਨ ਨਾਲ ਸੜਕ ਦੇ ਵੀਲਾਂ ਦਾ ਤੇ ਇੰਜਨ ਦਾ ਤਾਅਲਕ ਅਲੈਦਾ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਇਸ ਕਿਸਮ. ਦੇ ਕਲੱਚ ਵਿਚ ਲੈਦਰ ਦੇ ਸਲਿੱਪ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਲੈਦਰ ਅਲੈਦਾ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਇਸ ਦੀ ਹਿਫਾਜ਼ਤ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਏ ਤਾਕਿ ਖੁਸ਼ਕ ਨ ਹੋਵੇ।

ਇਨਵਰਡ ਕੋਨ ਕਲੱਚ

ਇਸ ਵਿਚ ਓਹੀ ਇੰਤਜ਼ਾਮ ਕੀਤਾਂ ਗਿਆ ਹੈ ਜੇੜ੍ਹਾ ਕਿ ਕੋਨਕਲੱਚ ਵਿਚ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਸਿਰਫ ਏਨਾ ਫਰਕ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਕਿ ਫਲਾਈ-ਵੀਲ ਵੀ ਅੰਦਰ ਦੀ ਤਰਫ ਬੜਾ ਸਾਈਜ਼ ਹੈ ਤੇ ਬਾਹਰ ਦੀ ਤਰਫ ਛੋਟਾ ਸਾਈਜ਼ । ਇਸ ਵਿਚ ਕਲੱਚ ਸਪਰਿੰਗ ਦੇ ਦਬਾਓ ਨਾਲ ਬੈਠ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵੇਲੇ ਹੈਂਡਲ ਦਬਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਕਲੱਚ ਅੰਦਰ ਦੀ ਤਰਫ ਉਠਕੇ ਇੰਜਨ ਨਾਲੋਂ ਤਾਅਲਕ ਅਲੈਹਦਾ ਕਰ ਦੇਂਦਾ ਹੈ।

ਮਲਟੀਪਲ ਡਿਸਕ ਕਲੱਚ

ਇਸਦੇ ਵਿਚ ਬਹੁਤ ਪਲੇਟਾਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ, ਅੱਧੀਆਂ ਪਲੇਟਾਂ ਫਲਾਈਵੀਲ ਦੇ ਨਾਲ ਫਿਕਸ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਤੇ ਦੂਸਰੀਆਂ ਅੱਧੀਆਂ ਪਲੇਟਾਂ ਉਸ ਸ਼ਾਫਟ ਵਿਚ ਲਗਾਈਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ, ਜੇਹੜੀ ਕਿ

ਗੀਅਰ ਬਕਸ ਵਿਚੋਂ ਲਿਆਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਫ਼ਲਾਈਵੀਲ ਤੇ ਸ਼ਾਫਟ ਵਿਚ ਜੋੜੇ ਦੀ ਹਰ ਇਕ ਪਲੇਟ ਵਾਰੀ ੨ ਲਗਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਪੈਹਲਾਂ ਇਕ ਸ਼ਾਫਟ ਪਲੇਟ ਤੇ ਦੂਜੀ ਫਲਾਈ ਵੀਲ ਪਲੇਟ, ਏਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੂਜੀਆਂ ਪਲੇਟਾਂ ਵਾਰੀ ੨ ਲਗਾਈਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ, ਜਿਸ ਵੇਲੇ ਕਲੱਚ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਸਪਰਿੰਗ ਸਾਰੀਆਂ ਪਲੇਟਾਂ ਨੂੰ ਦਬਾ ਲੈਂਦਾ ਹੈ ਤੇ ਫਲਾਈਵੀਲ ਤੇ ਸ਼ਾਫਟ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਪਲੇਟਾਂ ਸ਼ਾਫਟ ਤੇ ਫਲਾਈਵੀਲ ਸਮੇਤ ਫਿਰਦੀਆਂ ਹਨ ਜਿਸ ਵੇਲੇ ਕਲੱਚ ਨੂੰ ਔਫ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ ਤਾਂ ਸ਼ਾਫਟ ਦੀਆਂ ਪਲੇਟਾਂ ਕਲੱਚ ਦੀਆਂ ਪਲੇਟਾਂ ਨਾਲੋਂ ਅਜ਼ਾਦ ਹੋਕੇਖਲੋ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਸੜਕ ਦੇ ਵੀਲਾਂ ਦਾ ਤਅਲਕ ਇੰਜਨ ਨਾਲੋਂ ਅਲੈਹਦਾ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਐਕਸ ਬੈਂਡਿੰਗ ਮੈਟਲ ਟੂ ਮੈਟਲ ਕਲੱਚ

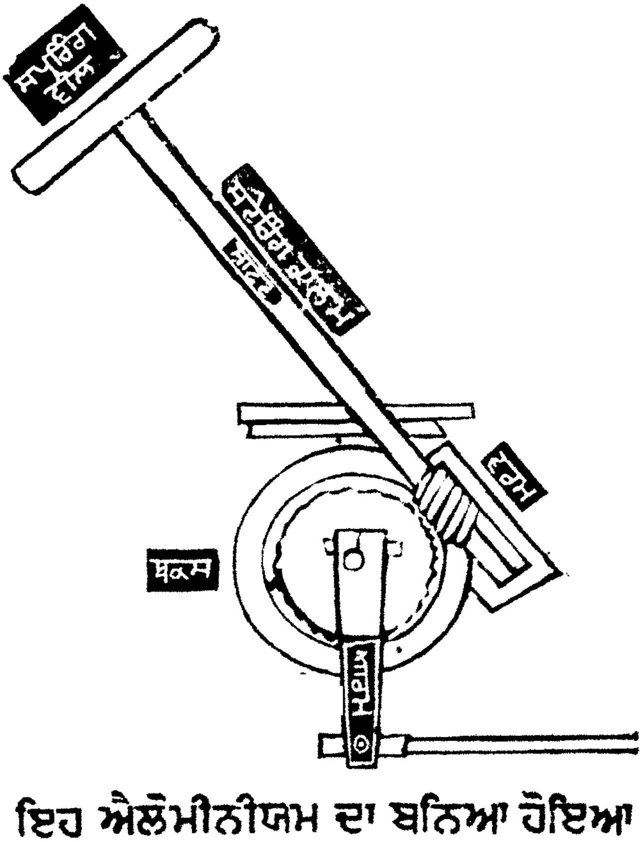
ਇਸ ਕਿਸਮ ਦੇ ਕਲੱਚ ਅੰਦਰ ਦੋ ਬੈਂਡ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜੇਹੜੇ ਕਿ ਸਕਰੀਊ ਦੇ ਸਿਰੇ ਨਾਲ ਕਨੈਕਟ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਕਰੀਊਆਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਸੁਰਾਖ ਵਾਲਾ ਇਕ ਕਾਲਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਸਕਰੀਊ ਕਾਲਰ ਦੀ ਹਰਕਤ ਨਾਲ ਸਜੇ ਖਬੇ ਚਲਕੇ ਬੈਂਡ ਨੂੰ ਫੈਲਾਉਂਦੇ ਹਨ, ਇਕ ਲੀਵਰ ਸਲਾਈਡਿੰਗ ਬੋਲਸ਼ ਵਿਚ ਕਨੈਕਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵੇਲੇ ਕਲੱਚ ਨੂੰ ਆਊਟ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਫਿਰ ਕੇ ਕਾਲਰ ਨੂੰ ਫਿਰਾਉਂਦੇ ਹਨ ਤਾਕਿ ਬੈਂਡ ਫਲਾਈਵੀਲ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦੇਵੇ ਅਤੇ ਇਹ ਸਪਰਿੰਗ ਅਪਨੀ ਤਾਕਤ ਨਾਲ ਫਲਾਈਵੀਲ ਵਿਚ ਸਖਤ ਕਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ।

ਹੇਲੀ ਸ਼ਾ ਕਲੱਚ

ਇਸਦੇ ਵਿਚ ਵੀ ਪਲੇਟਾਂ ਮਲਟੀਪਲ ਡਿਸਕ ਕਲੱਚ ਦੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ, ਅੱਧੀਆਂ ਪਲੇਟਾਂ ਦਾ ਤਾਅੱਲਕ ਫਲਾਈਵੀਲ ਨਾਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅੱਧੀਆਂ ਦਾ ਕਲੱਚ ਸ਼ਾਫਟ ਨਾਲ, ਇਹ ਪਲੇਟਾਂ ਵੀ ਵਾਰੀ ੨ ਲਗਾਈਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਇਸ ਦੇ ਵਿਚ ਹੋਰ ਸਾਰਾ ਓਹੀ ਇੰਤਜ਼ਾਮ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੇਹੜਾ ਕਿ ਡਿਸਕ ਕਲੱਚ ਵਿਚ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਪਰ ਪਲੇਟਾਂ ਇਸ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਲ ਵਿਚ ਹੋਰ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ।

ਗੇਅਰ ਬੌਕਸ

[ਸ਼ਕਲ ਨੰ: ੨੭]



ਇਹ ਐਲੋਮੀਨੀਯਮ ਦਾ ਬਨਿਆ ਹੋਇਆ ਇਕ ਬਕਸ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਇਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸਪੀਡ

ਬਦਲਨ ਵਾਲੀਆਂ ਗਰਾਰੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਇਹ ਗੇਅਰ ਬਕਸ ਮੋਟਰਕਾਰ ਨੂੰ ਚੜ੍ਹਾਈ ਉਤੇ ਚੜ੍ਹਨ ਵਿਚ ਜਾ ਗਾਡੀ ਨੂੰ ਅਪਨੀ ਜਗਾ ਤੋਂ ਹਿਲਨ ਵਿਚ ਮਦਦ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਗੇਅਰ ਬਕਸ ਕਈ ਕਿਸਮ ਦੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਕਈਆਂ ਦਾ ਤਾਅਲਕ ਡਿਫਰੈਨਸ਼ਲ ਤੇ ਕਲੱਚ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਤੇ ਓਹ ਬਿਲਕੁਲ ਅਲੈਹਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਦੇਖੋ ਸ਼ਕਲ ਨੰਬਰ ੨੭

ਕਈਆਂ ਗੇਅਰ ਬਕਸਾਂ ਵਿਚ ੩ ਸਪੀਡਾਂ ਅਗੇ ਦੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਇਕ ਸਪੀਡ ਪਿਛੇ ਦੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕਈਆਂ ਵਿਚ ੪ ਸਪੀਡਾਂ ਆਗੇ ਦੀਆਂ ਤੇ ਇਕ ਸਪੀਡ ਪਿਛੇ ਦੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਇਸ ਇੰਜਨ ਦੀ ਤਾਕਤ ਡਿਸਕ ਕਲੱਚ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਬੈਕ ਐਕਸਲ ਵਿਚ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਡਾਇਰੈਕਟ ਡਰਾਈਵ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ, ਗੇਅਰ ਬਕਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦੋ ਸ਼ਾਫਟਾਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਇਕ ਪਾਵਰ ਸ਼ਾਫਟ ਜੇਹੜੀ ਕਿ ਕਲੱਚ

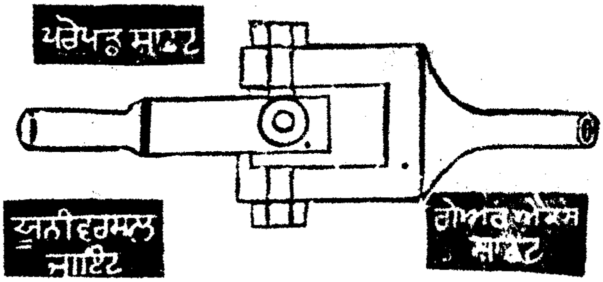
ਤੋਂ ਗੇਅਰ ਬਕਸ ਵਿਚ ਲਿਆਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਦੂਸਰੀ ਟਰਾਂਸ ਮਿਸ਼ਨ ਸ਼ਾਫਟ ਜੇਹੜੀ ਕਿ ਡਿਫਰੈਨਸ਼ਲ ਤੋਂ ਗੇਅਰਬਕਸ ਵਿਚ ਲਿਆਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਪਾਵਰ ਸ਼ਾਫਟ ਵਿਚ ਗਰਾਰੀਆਂ ਵਖਰੇ ੨ ਸਾਈਜ਼ ਦੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ, ਟਰਾਂਸ ਮਿਸ਼ਨ ਸ਼ਾਫਟ ਦੇ ਫਿਰਨ ਦਾ ਇਹ ਕਾਇਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸਦੇ ਦੋਹਾਂ ਗੇਅਰ ਵੀਲਾਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਇਕ ਫੋਰਕ ਲਗਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜੇੜ੍ਹਾ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਗਰਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਅਗੇ ਪਿਛੇ ਹਟਾਨ ਵਿਚ ਮਦਦ ਦੇਂਦਾ ਹੈ ਇਹ ਫੋਰਕ ਸਲੈਕਟਰ ਬਾਰ ਨਾਲ ਮਿਲਕੇ ਸਪੀਡ ਲੀਵਰ ਨਾਲ ਤਾਅਲਕ ਰਖਦਾ ਹੈ ਗਰਾਰੀਆਂ ਦੇ ਦੰਦੇ ਆਪਸ ਵਿਚ ਫਸਨ ਨੂੰ ਸਪੀਡ ਆਖਦੇ ਹਨ, ਇਕ ਸ਼ਾਫਟ ਦੀ ਗਰਾਰੀ ੩੦ ਦੰਦਿਆਂ . ਦੀ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਦੂਸਰੀ ਸ਼ਾਫਟ ਦੀ ਗਰਾਂਰੀ ੬੦ ਦੰਦਿਆਂ ਦੀ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਦੋਵੇਂ ਗਰਾਰੀਆਂ ਆਪਸ ਵਿਚ ਮਿਲੀਆਂ ਹੋਨ ਤਾਂ ਪਹਿਲਾ ਵੀਲ ਦੋ ਚੱਕਰ ਕਰੇਗਾ ਅਰ ਦੂਸਰਾ ਵੀਲ ਇਕ ਚੱਕਰ

ਕਰੇਗਾ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਵੀਲਾਂ ਦੇ ਦੰਦਿਆਂ ਦੀ ਤੈਦਾਦ ਦੇ ਬੰਦਲਨ ਨਾਲ ਡਰਾਊਨ ਸ਼ਾਫਟ ਦੀ ਸਪੀਡ ਵਿਚ ਫਰਕ ਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਜਦ ਦੋ ਸ਼ਾਫਟਾਂ ਪੈਰੇਲੱਲ ਹੋਨ ਅਤੇ ਸਪੇਇਰ ਵੀਲ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋਨ ਤਾਂ ਏਸ ਡਰਾਈਵ ਨੂੰ ਸਪੇਇਰ ਡਰਾਈਵ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ ਔਰ ਜਿਸ ਵੇਲੇ ਦੋ ਸ਼ਾਫਟਾਂ ਰਾਈਟ ਐਂਗਲ ਵਿਚ ਚਲਾਈਆਂ ਜਾਨ ਤੇ ਜੇੜ੍ਹਾ ਵੀਲ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਵੇ ਉਸ ਵੀਲ ਨੂੰ ਬੀਉਸ ਵੀਲ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ ਔਰ ਏਸੇ ਕਿਸਮ ਦੇ ਛੋਟੇ ਵੀਲਾਂ ਨੂੰ ਪਿਨੀਅਨ ਹੀ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ, ਔਰ ਇਸ ਡਰਾਈਵ ਦਾ ਨਾਮ ਬੀਉਲ ਡਰਾਈਵ ਹੈ।

ਯੂਨੀਵਰਸਲ ਜੌਇੰਟ

[ਨਕਸ਼ਾ ਨੰ: ੫੮]



ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਸ਼ਾਫਟ ਦੇ ਸਿਰੇ ਪਰ (ਜੇਹੜੀ ਕਿ ਗੇਅਰ ਬਕਸ ਦੇ ਬਾਹਰ ਹੁੰਦੀ ਹੈ) ਅਤੇ ਡਰਾਈਵ ਸ਼ਾਫਟ ਦੇ ਸਿਰੇ ਪਰ (ਜਿਸ ਨੂੰ ਕਾਰਡਨ ਸ਼ਾਫਟ ਅਤੇ ਪਰੋਪੈਲਰ ਸ਼ਾਫਟ ਭੀ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ) ਯੂਨੀਵਰਸਲ ਜੌਇੰਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਏਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਸ ਸ਼ਾਫਟ ਦੇ ਦੂਸਰੇ ਸਿਰੇ ਉਤੇ ਜੋਇੰਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜੇਹੜਾ ਬੈਕ ਐਕਸਲ ਨਾਲ ਮਿਲਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਏਸ ਜੌਇੰਟ ਦਾ ਹੋਣਾ ਬਹੁਤ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਦੇ ਹੋਣ ਨਾਲ ਡਰਾਈਵ ਸ਼ਾਫਟ ਨੂੰ ਸਾਰਿਆਂ ਤਰਫਾਂ ਤੋਂ ਆਜ਼ਾਦੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ ਫਰੇਮ ਦੇ ਨਾਲ ਗੇਅਰ ਬਕਸ ਜੁੜਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤੇ ਫਰੇਮ

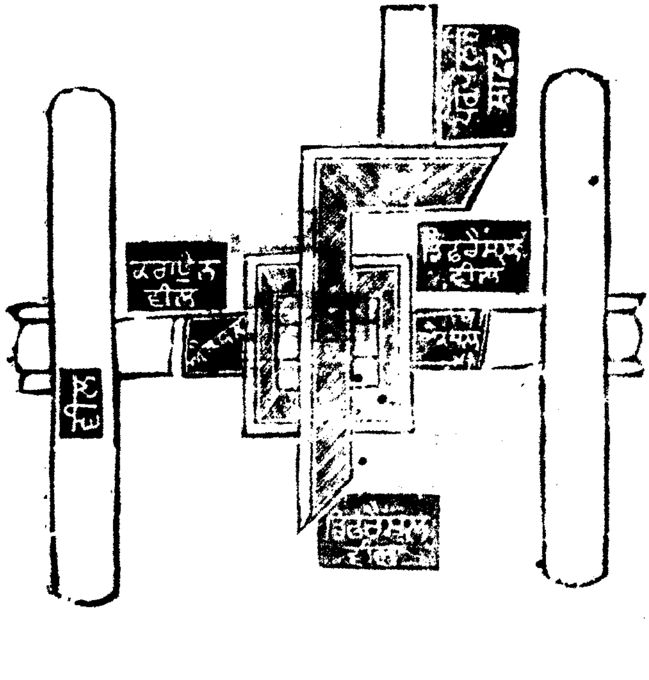
ਅਰ ਐਕਸਲ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਸਪਰਿੰਗ ਲਗੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੇਹੜੀ ਕਿ ਬੈਕ ਐਕਸਲ ਨੂੰ ਉਸਦੇ ਡਰਾਈਵ ਸ਼ਾਫਟ ਦੇ ਨਾਲ ਖਰਾਬ ਸੜਕ ਉਤੇ ਚਲਨ ਵਿਚ ਇਕੋ ਜੇਹੀ ਰਖਦੀ ਹੈ, ਇਸ ਵਾਸਤੇ ਫਲੈਕਸੇਬਲ ਜੋਇੰਟ, ਗੇਅਰ ਬਕਸ ਤੇ ਬੈਕ ਐਕਸਲ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਜ਼ਰੂਰ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਿਸਨੂੰ ਯੂਨੀਵਰਸਲ ਜੋਇੰਟ ਆਖਦੇ ਹਨ।

ਡਿਫਰੈਂਸ਼ਲ

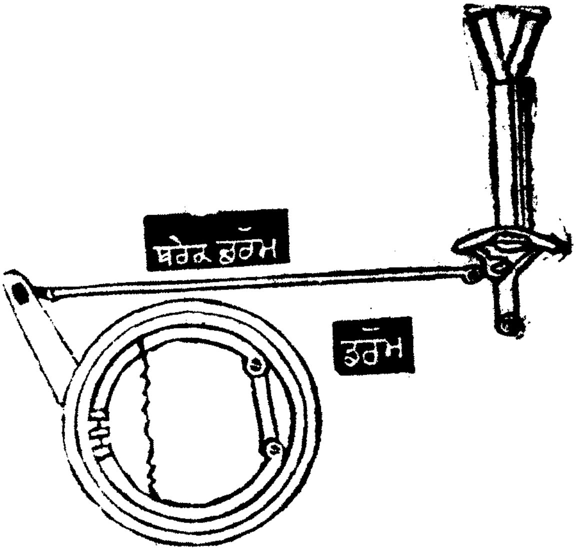
ਡਿਫਰੈਂਸ਼ਲ ਵਿਚ ਉਹ ਗਰਾਰੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਜੇਹੜੀਆਂ ਰੋਡ ਵੀਲ ਨੂੰ ਚਲਾਨੇ ਦਾ ਕੰਮ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ, ਇਹ ਗਰਾਰੀਆਂ ਇਕ ਮਜ਼ਬੂਤ ਕੇਸਿੰਗ ਦੇ ਅੰਦਰ ਲਗੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਗਰਾਰੀਆਂ ਦਾ ਇਹ ਕੰਮ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਗਾੜੀ ਦੇ ਪੱਯੀਆਂ ਨੂੰ ਇਕ ਦੂਸਰੇ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਿਚ ਤੇਜ਼ ਜਾਂ ਹੌਲੀ ਚਲਾਉਣ ਤੇ ਮੋੜ ਉਤੇ ਮੋਟਰਕਾਰ ਦੇ ਮੁੜਨ ਵਾਸਤੇ ਆਸਾਨੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਡਰਾਈਵ ਸ਼ਾਫਟ

ਦੇ ਬੈਕ ਐਕਸਲ ਨੂੰ ਚਲਾਨੇ ਦੇ ਦੋ ਤ੍ਰੀਕੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਇਕ ਬੀਵਲ ਵੀਲ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਜਿਸ ਨੂੰ ਬੀਵਲ ਡਰਾਈਵ ਡਿਫਰੈਂਸ਼ਲ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ ਤੇ ਦੂਸਰੇ ਵਾਰਮ ਵੀਲ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਜਿਸ ਨੂੰ ਵਾਰਮ ਡਰਾਈਵ ਡਿਫਰੈਂਸ਼ਲ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ। ਦੇਖੋ ਸ਼ਕਲ ਨੰਬਰ (੨੯)

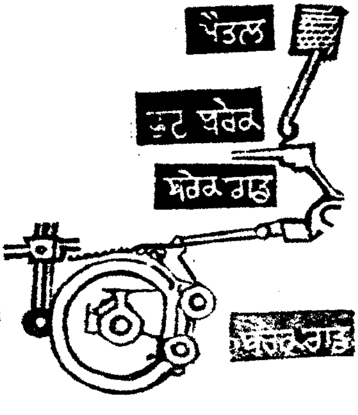
[ਸ਼ਕਲ ਨੰ: ੨੯]



ਬਰੇਕ



ਸ਼ਕਲ ਨੰਬਰ ੩੦



ਸ਼ਕਲ ਨੰਬਰ ੩੧

ਚਲਦੀ ਹੋਈ ਮੋਟਰਕਾਰ ਨੂੰ ਰੋਕਨ ਦੇ ਵਾਸਤੇ ਬਰੇਕ ਲਗਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਅੰਗਰ ਮੋਟਰਕਾਰ ਚਲ ਰਹੀ ਹੋਵੇ ਤੇ ਮੋਟਰਕਾਰ ਨੂੰ ਰੋਕਨ ਦੀ ਲੋੜ ਪਵੇ ਤਾਂ ਉਸ ਵੇਲੇ ਪੈਹਲਾਂ ਥਰਾਟਲ ਵਾਲ ਬੰਦ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਏ ਅਤੇ ਉਸਦੇ ਬਾਦ ਬਰੇਕ ਲਗਾਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਤਾਕਿ ਮੋਟਰਕਾਰ ਖੜੀ ਹੋ ਜਾਏ, ਕਿਉਂਕਿ ਜਦ ਪਿਛਲੇ ਪੱਜੀਏ ਕੰਮ ਨ ਕਰਨਗੇ ਤਾਂ ਮੋਟਰਕਾਰ ਜ਼ਰੂਰ ਖੜੀ ਹੋਜਾਵੇਗੀ, ਬਰੇਕ ਦੋ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਰਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

੧—ਹੱਥ ਨਾਲ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

੨—ਪੈਰਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਪੈਡਲ ਨੂੰ ਦਬਾਨ ਨਾਲ, ਇਸਨੂੰ ਹੈਂਡ ਬਰੇਕ ਤੇ ਫੁਟ ਬਰੇਕ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ। ਦੇਖੋ ਸ਼ਕਲ ਨੰਬਰ (੩੦)(੩੧)

ਹੈਂਡ ਬਰੇਕ

ਇਹ ਬਰੇਕ ਡਰਮ ਪਰ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋੜ੍ਹਾਂ ਕਿ ਹਰ ਇਕ ਬੈਕ ਵੀਲ ਪਰ ਫਿਕਸ

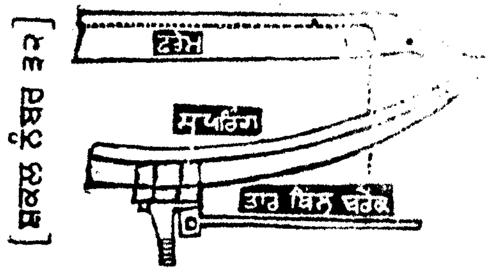
ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਕਈ ਦਫਾ ਐਕਸਟ੍ਰਨਲ ਕਨਟਰਕਟਿੰਗ ਅਤੇ ਇੰਟਰਨਲ ਐਕਸ ਪੈਂਡਿੰਗ ਇਕ ਹੀ ਡਰਮ ਉਤੇ ਹੋਇਆ ਕਰਦੇ ਹਨ ਤੇ ਅਲੈਹਦਾ ੨ ਫੁਟ ਬਰੇਕ ਔਰ ਹੈਂਡ ਬਰੇਕ ਦੇ ਨਾਲ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਤਾਅਲਕ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਦੋਨੋਂ ਬਰੇਕ ਇਕ ਹੀ ਲੀਵਰ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ ਜੇੜ੍ਹੇ ਕਿ ਹਰ ਇਕ ਡਰਮ ਉਤੇ ਦਬਾਓ ਡਾਲਦੇ ਹਨ। ਅਗਰ ਇਕ ਬਰੇਕ ਸਖਤ ਹੋ ਜਾਵੇ ਤੇ ਦੂਸਰੀ ਬਰੇਕ ਢਿੱਲੀ ਹੋ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਬੇਕਵੀਲ ਨੂੰ ਜੈਕ ਨਾਲ ਉਠਾਕੇ ਐਡਜਸਟਿੰਗ ਰਾਡ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਠੀਕ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਤਾਕਿ ਦੋਵੇਂ ਬਰੇਕਾਂ ਇਕ ਵਕਤ ਕੰਮ ਹੀ ਕਰਨ ਲਗ ਜਾਣ।

ਨੋਟ:—ਇਸਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਇਕ ਹੋਰ ਬਰੇਕ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਗੱਡੀ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਬਰੇਕ ਉਸ ਵੇਲੇ ਲਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵੇਲੇ ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਚੜ੍ਹਾਈ ਤੇ ਲਜਾਨਾ ਹੋਵੇ ਇਸ ਨੂੰ ਬੂਲ ਬਰੇਕ ਆਖਦੇ ਹਨ ਦੇਖੋ ਸ਼ਕਲ

ਨੰਬਰ (੩੨)।

ਬਰੇਕ ਨੂੰ ਠੰਡਾ ਰਖਨਾ



ਵੱਡੀਆਂ ਮੋਟਰਕਾਰਾਂ ਵਿਚ ਬਰੇਕ ਜਲਦੀ ਗਰਮ ਹੋ ਜਾਇਆ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਇਸ ਗਰਮੀ ਨੂੰ ਰੋਕਨ ਵਾਸਤੇ ਪਾਨੀ ਦਾ ਇੰਤਜ਼ਾਮ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜੇਹੜਾ ਕਿ ਟੈਂਕੀ ਵਿਚ ਜਮਾ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਜੇਹੜੀ ਕਿ ਮੋਟਰ ਕਾਰ ਦੇ ਕਿਸੇ ਹਿਸੇ ਵਿਚ ਲਗਾਈ ਜਾਵੇ। ਇਸ ਟਾਂਕੀ ਵਿਚ ਅਗਜ਼ਾਸਟ ਪਾਈਪ ਵਿਚੋਂ ਇਕ ਨਲਕੀ ਲਿਆਂਦੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨਲਕੀ ਦੇ

ਜ਼ਰੀਏ ਅਗਜ਼ਾਸਟ ਪਾਈਪ ਵਿਚੋਂ ਆਕੇ ਵਾਟਰ ਟੈਂਕ ਵਿਚ ਪਰੈਸ਼ਰ ਪੈਂਦਾ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਏਸ ਵਾਟਰ ਟੈਂਕ ਵਿਚੋਂ ਇਕ ਹੋਰ ਨਾਲੀ ਬਰੇਕ ਉਤੇ ਲਿਆਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰਲੇ ਹਿਸੇ ਵਿਚ ਇਕ ਵਾਲਵ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੇਹੜਾ ਕਿ ਪੈਡਲ ਦੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਨਾਲ ਖੁਲਦਾ ਰਹੇ ਅਤੇ ਪਾਣੀ ਬਰਾਬਰ ਪਹੁੰਚੇ।

ਰੇਡੀਅਸ ਰਾਡ

ਗਾੜੀ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪੱਯੀਆਂ ਦਾ ਭਾਰ ਸਪਰਿੰਗ ਤੇ ਡਿਫਰੈਂਸ਼ਲ ਆਊਟਰ ਕੇਸਿੰਗ ਉਤੇ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵੇਲੇ ਗਾੜੀ ਦੇ ਖਰਾਬ ਸੜਕ ਉਤੇ ਚਲਨ ਨਾਲ ਸਪਰਿੰਗ ਹੇਠਾਂ ਉਤੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਏਹ ਰਾਡ ਬਹੁਤਾ ਫੈਲਨ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ।

ਕਈਆਂ ਵਿਚ ਇਕ ਰਾਡ ਆਊਟਰ ਕੇਸਿੰਗ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਵੀ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ

ਜੇਹੜਾ ਕਿ ਉਸਨੂੰ ਬਹੁਤ ਮਜ਼ਬੂਤ ਕਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ।

ਬਾਲ ਬੈਰਿੰਗ

ਇੰਜਨ ਵਿਚੋਂ ਜੇਹੜਾ ਡਰਾਈਵ ਕਈਆਂ ਸ਼ਾਫਟਾਂ ਵਿਚੋਂ ਦੀ ਹੋਕੇ ਰਾਡ ਵੀਲ ਤਕ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਬਾਲ ਬੈਰਿੰਗ ਉਸ ਨੂੰ ਹਲਕਾ ਕਰਨ ਵਾਸਤੇ ਲਗਾਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਬਾਲਬੈਰਿੰਗ ਸਖਤ ਸਟੀਲ ਦਾ ਬਨਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਬਾਲ ਬੈਰਿੰਗ ਕੀਚ ਦੇ ਅੰਦਰ ਢਿੱਲੇ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਕੀਚ ਬਾਲ ਦੇ ਫਾਸਲੇ ਨੂੰ ਇਕੋ ਜਿਹਾ ਰਖਦੇ ਹਨ।

ਰੂਲਰ ਬੈਰਿੰਗ

ਜਿਸ ਸ਼ਾਫਟ ਉਤੇ ਦਬਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੋਵੇ ਓਥੇ ਰੂਲਰ ਬੈਰਿੰਗ ਲ਼ਗਾਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਇਸ ਦੇ ਵਿਚ ਹਰ ਇਕ ਰੂਲਰ ਅਪਨੀ ਜਗਾ ਪਰ ਅਜ਼ਾਦੀ ਨਾਲ ਚਲਦੇ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ।

ਸਟੇਰਿੰਗ ਵੀਲ

ਸਟੇਰਿੰਗ ਵੀਲ ਦਾ ਕੰਮ ਗਾੜੀ ਦੇ ਅਗਲਿਆਂ ਪਹੀਆਂ ਨੂੰ ਸਿੱਧਾ ਰਖਨਾ ਜਾਂ ਸੱਜੇ ਖਬੇ ਪਾਸੇ ਮੋੜਨਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਸਟੇਰਿੰਗ ਵੀਲ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਸਟੇਰਿੰਗ ਕਾਲਮ ਲਗਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਇਸਦੇ ਅੰਦਰ ਦੀ ਇਕ ਸ਼ਾਫਟ ਲਗੀ ਹੁੰਦੀ ਹੇ, ਇਸ ਸ਼ਾਫਟ ਦੇ ਇਕ ਸਿਰੇ ਉਤੇ ਸਟੇਰਿੰਗ ਵੀਲ ਲਗਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤੇ ਦੂਜੇ ਸਿਰੇ ਉਤੇ ਇਕ ਵਾਰਮ ਜਕੜਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਵਾਰਮ ਦੀਆਂ ਚੂੜੀਆਂ ਸੈਗਮੈਂਟ ਦੇ ਦੰਦਿਆਂ ਨਾਲ ਲਗੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ, ਜਿਸ ਵੇਲੇ ਸਟੇਰਿੰਗ ਫਿਰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਵਾਰਮ ਸੈਗਮੈਂਟ ਨੂੰ ਥੋੜਾ ਪਿਛੇ ਹਟਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਸੈਗਮੈਂਟ ਸਪਿੰਡਲ ਆਰਮ ਨਾਲ ਬਨਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਆਰਮ ਬਾਲ ਜੋਇੰਟ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਸੈਕਟਰ ਕਨੈਕਟਿੰਗ ਰਾਡ ਨਾਲ ਮਿਲਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਪਾਸਿਓਂ

ਡਬਲ ਸਟੇਰਿੰਗ ਆਰਮ ਨਾਲ ਮਿਲਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਨਾਲ ਫਰੰਟ ਟਾਈ ਰਾਡ ਜ਼ੋਹੜਾ ਕਿ ਸਿੰਗਲ ਸਟੇਰਿੰਗ ਆਰਮ ਦੇਂ ਜ਼ਰੀਏ ਫਰੰਟ ਵੀਲ ਨੂੰ ਮੋੜ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਅਗਰ ਸਟੇਰਿੰਗ ਵੀਲ ਨੂੰ ਸਜੇ ਹੱਥ ਫਰਾਇਆ ਜਾਵੇ ਤਾ ਫਰੰਟ ਵੀਲ ਵੀ ਸਜੇ ਪਾਸੇ ਫਿਰੇਗਾ, ਅਗਰ ਖਬੇ ਪਾਸੇ ਸਟੇਰਿੰਗ ਵੀਲ ਨੂੰ ਫਰਾ-ਇਆ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਫਰੰਟਵੀਲ ਖਬੇ ਪਾਸੇ ਮੁੜੇਗਾ।

ਅਗਲਾ ਪੱਧੀਆ ਅਤੇ ਉਸਦੇ ਹਿੱਸੇ

[ਦੇਖੋ ਸ਼ਕਲ ਨੰਬਰ ੧]

ਅਗਲੇ ਪੱਧੀਏ ਨੂੰ ਨੱਟ ਟਾਈਟ ਕਰੈਂਕ ਸਪਲਿਟ ਪਿੰਨ ਨੂੰ ਨੱਟ ਤੇ ਸਪੇਂਡਲ ਦੇ ਵਿਚ ਲਗਾਕੇ ਸੁਰਾਖ ਵਿਚ ਫਿਟ ਕਰ ਦਿਓ, ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਹਿਸੇ ਹੇਠਾਂ ਲਿਖੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ:—

੧—ਹਬ ਕੈਪ।

੨—ਹਬ।

੩–ਲਾਕ ਨੱਟ ॥

੪–ਮੈਟਲ ਵਾਸ਼ਰ।

੫–ਐਡਜਸਟਿੰਗ ਕੋਨ।

੬–ਸਪੋਕ।

੭–ਬਾਲ।

੮–ਸਪੈਂਡਲ।

੯–ਗਰੀਸ ਚੈਂਬਰ।

ਪਿਛਲਾ ਪੱਧੀਆ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਹਿੱਸੇ

ਦੇਖੋ ਸ਼ਕਲ ਨੰਬਰ (੧)

ਇਸ ਪੱਧੀਏ ਦਾ ਹਬ ਪਿਛਲੇ ਧੁਰੇ ਦੇ ਚਾਰ ਨੁਕਰਾਂ ਵਾਲੇ ਸਿਰੇ ਉਤੇ ਫਿਟ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਨੱਟ ਟਾਈਟ ਕਰਕੇ ਸਪਲਿਟ ਪਿੰਨ ਲਗਾ ਦਿਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤੇ ਉਪਰ ਕੈਪ ਲਗਾ ਦਿਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਸਦੇ ਹਿਸੇ ਹੇਠਾਂ ਲਿਖੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨः–

੧–ਲਾਕ ਨੱਟ।

੨—ਹਬ ਕੈਪ।

੩—ਸਪਲਿਟ ਪਿੰਨ।

੪—ਬੈਕ ਐਕਸਲ ਦਾ ਚਾਰ ਕੋਨਾ ਹਿੱਸਾ।

੫—ਸਪੋਕ।

੬—ਬਰੇਕ ਡਰਮ।

੭—ਬੈਕ ਐਕਸਲ।

ਲੁਬਰੀਕੇਸ਼ਨ

ਮੋਟਰਕਾਰ ਦੇ ਇੰਜਨ ਵਿਚ ਪੁਰਜ਼ੇ ਹਰਕਤ ਕਰਨ ਨਾਲ ਜਲਦੀ ਗਰਮ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਕਰੈਂਕ ਸ਼ਾਫਟ ਦੇ ਬੈਰਿੰਗ, ਕੇਮ ਸ਼ਾਫਟ, ਗੱਜਨ ਪਿੰਨ, ਸਲੈਂਡਰ, ਪਿਸਟਨ ਵਗੈਰਾ ਜਲਦੀ ਗਰਮ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਲਈ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਗਰਮੀ ਤੋਂ ਬਚਾਉਣ ਵਾਸਤੇ ਤੇ ਪੁਰਜ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਚਿੱਕਨਾ ਰਖਨ ਵਾਸਤੇ ਤੇਲ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਕਈਆਂ ਇੰਜਨਾਂ ਵਿਚ ਕਰੈਂਕ ਕੇਸ ਦੇ ਥਲੇ ਤੇਲ ਭਰਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਸ ਵੇਲੇ ਇੰਜਨ ਚਲਦਾ ਹੋਵੇ ਤੇਲ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ

ਹੈ, ਇਸ ਵਿਚ ਕਨੈਕਟਿੰਗ ਰਾਡ ਦੇ ਸਿਰਿਆਂ ਉਤੇ ਚਮਚੇ ਲਗੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਜੋੜ੍ਹੇ ਕਿ ਹਰ ਵੇਲੇ ਤੇਲ ਵਿਚ ਡੁਬੇ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ, ਜਿਸ ਵੇਲੇ ਇੰਜਨ ਚਲਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਸਵੇਲੇ ਰਾਡ ਫਿਰਦਾ ਹੋਇਆ ਤੇਲ ਨੂੰ ਉਡਾਉਂਦਾ ਹੈ,ਜਿਸਦੀ ਵਜਾ ਨਾਲ ਸਾਰੇ ਬੈਰਿੰਗ, ਸਲੈਂਡਰ, ਪਿਸਟਨ ਲੁਬਰੀਕੇਟ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਕਰੈਂਕ ਕੇਸ ਵਿਚ ਤੇਲ ਇਕ ਹੋਲ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜੋੜ੍ਹੇ ਕਿ ਕੇਸ ਦੇ ਕਿਸੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿਚ ਲਗਾ-ਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ,ਇਸ ਤ੍ਰੀਕੇ ਨੂੰ ਐਕਸਪਲੋਯਨ ਸਿਸਟਮ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ।

ਆਇਲ ਪਰੈਸ਼ਰ ਫੀਡ ਸਿਸਟਮ

ਇਸ ਤ੍ਰੀਕੇ ਵਿਚ ਇਕ ਟੈਂਕ ਡੈਸ਼ ਬੋਰਡ ਉਤੇ ਲਗਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਟਾਂਕੀ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਤੇਲ ਕਰੈਂਕ ਚੈਂਬਰ ਵਿਚ ਪਹੁੰਚਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਪੈਹਲਾ ਲੁਬਰੀਕੇਟਰ ਵਿਚ ਤੇਲ ਭਰਿਆ

ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਫ਼ੇਰ ਪੰਮਪ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਵਾਲੇ ਕ੍ਰਾਕ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਕੇ ਪੰਮਪ ਨੂੰ ਹੱਥਨਾਲ ਖਿੱਚਨ ਨਾਲ ਬਾਲ ਵਾਲ ਖੁਲਕੇ ਤੇਲ ਟੈਂਕ ਵਿਚੋਂ ਪੰਮਪ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆ ਜਾਵੇਗਾ ਤੇ ਬਾਲ ਸਪਰਿੰਗ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ,ਅਤੇ ਹੇਠਲੇ ਕਾਕ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਪੰਮਪ ਦਾ ਤੇਲ ਲੋੜ ਅਨੁਸਾਰ ਕਰੈਂਕ ਚੈਂਬਰ ਵਿਚ ਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਜਿਸ ਵੇਲੇ ਇੰਜਨ ਸਟਾਰਟ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾਹੈ ਤਾਂ ਪਾਈਪ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਅਗਜ਼ਾਸਟ ਟੈਂਕ ਵਿਚ ਜਾਕੇ ਤੇਲ ਉਤੇ ਦਬਾ ਪਾਉਂਦੀ ਹੈ ਤੇ ਤੇਲ ਨੂੰ ਕਾਮਨ ਚੈਂਬਰ ਵਿਚ ਪਹੁੰਚਾਉਂਦੀ ਹੈ, ਕਾਮਨ ਚੈਂਬਰ ਤੋਂ ਲੋੜ ਅਨੁਸਾਰ ਪਾਈਪ ਕਰੈਂਕ ਚੈਂਬਰ, ਫੋਰਕ ਲੀਵਰ ਵਿਚ ਪਹੁੰਚਾਏਜਾਂਦੇ ਹਨ।

ਕਾਮਨ ਚੈਂਬਰਵਿਚ ਇਕ ਸਕਰੀਊ ਦੇ ਨਾਲ ਤੇਲ ਵੱਧ ਘੱਟ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਸਕਰੀਊ ਨੂੰ ਐਂਨਾ ਖੋਲਣਾ ਚਾਹੀਦਾਹੈਕਿ ਇਕ ਮਿੰਟ ਵਿਚ ਦੱਸ ਬਾਰਾਂ ਤ੍ਰੁਪਕੇ ਡਿੱਗਨ।

ਉਨ੍ਹਾਂ ਪਾਈਪਾਂ ਵਿਚ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਤੇਲ ਦੇਖਨ

ਵਾਸਤੇ ਲਗਾਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ।

ਪੰਮਪ ਫੀਡਸਿਸਟਮ

ਇਹ ਪੰਮਪ ਤੇਲ ਨੂੰ ਕਰੈਂਕ ਚੈਂਬਰ ਵਿਚੋਂ ਕਰੈਂਕ ਸ਼ਾਫਟ ਦੇ ਮੇਨ ਬੇਰਿੰਗਾਂ ਵਿਚ ਘੱਲਦਾ ਹੈ ਤੇ ਬੈਰਿੰਗਾਂ ਵਿਚੋਂ ਹੋਕੇ ਪੰਮਪ ਦੇ ਵਾਇਰ ਗਾਜ਼ ਵਿਚ ਦੂਸਰੀ ਵਾਰੀ ਛਣਨ ਵਾਸਤੇ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਕਈਆਂ ਮੋਟਰਕਾਰਾਂ ਦੇ ਇੰਜਨਾਂ ਵਿਚ ਮੋਬਲ ਆਇਲ B ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਈਆਂ ਵਿਚ ਮੋਬਲ ਆਇਲ A ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਇੰਜਨ ਵਿਚ ਐਨਾਂ ਤੇਲ ਨਹੀਂ ਪਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ, ਕਿ ਸਾਈਲੈਂਸਰ ਵਿਚੋਂ ਧੂੰਆਂ ਨਿਕਲੇ। ਬਹੁਤਾ ਹੋਣ ਦੇ ਕਾਰਨ ਇੰਜਨ ਵਿਚ ਕਾਰਬਨ ਜਲਦੀ ਜੰਮ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤੇ ਪਲੱਗ ਛੇਤੀ ਮੈਲੇ ਹੋਕੇ ਸਪਾਰਕ ਵਿਚ ਖਰਾਬੀ ਪੈਦਾ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਆਇਲ ਫਲੋਟ ਜਾਂ ਫਲੋਟ

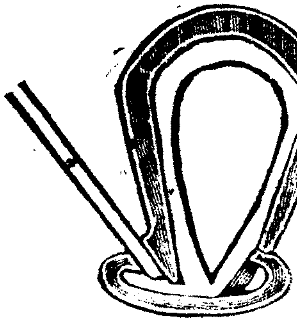
ਕਾਕ ਖਲੋਤੀ ਗਾੜੀ ਵਿਚ ਤੇਲ ਦੀ ਮਿਕਦਾਰ ਦਸਦੇ ਹਨ ਅਰ ਆਇਲ ਗੇਜ ਓਸ ਵੇਲੇ ਦਸਦੇ ਹਨ ਜਿਸ ਵੇਲੇ ਮੋਟਰਕਾਰ ਦਾ ਇੰਜਨ ਸਟਾਰਟ ਹੋਵੇ।

ਗੀਅਰ ਬਕਸ-ਡਿਫਰੈਂਸ਼ਲ ਵਿਚ ਗਰੀਜ਼ ਜਾਂ ਮੋਟਾ ਤੇਲ ਪਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਿਸਦੇ ਨਾਲ ਸਾਰੀਆਂ ਗਰਾਰੀਆਂ ਸੁਕ ਨਾ ਜਾਣ।

ਟਾਇਰ ਤੇ ਟੀਊਬ ਚੜ੍ਹਾਉਣਾ ਤੇ ਉਤਾਰਨਾ



[ਸ਼ਕਲ ਨੰ: ੩੩]



[ਸ਼ਕਲ ਨੰ: ੩੪]

ਜਿਸ ਵੇਲੇ ਟਾਇਰ ਜਾਂ ਟੀਊਬ ਚੜ੍ਹਾਉਣਾ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਪੈਹਲਾਂ ਪੱਯੀਏ ਨੂੰ ਜੈਕ ਨਾਲ ਜ਼ਮੀਨ ਤੋਂ ਉੱਚਾ ਕਰ ਲਓ ਅਤੇ ਆਇਰਨ ਰਿਮ ਉਤੇ ਫਰੈਂਚ ਚਾਕ ਲਗਾਕੇ ਟਾਇਰ ਨੂੰ ਰਿਮ ਉਤੇ ਰਖੋ ਅਤੇ ਇਹ ਵੀ ਦੇਖੋ ਕਿ ਟਾਇਰ ਦਾ ਵ੍ਢਿਆ ਹੋਇਆ ਸਿਰਾ ਰਿਮ ਦੇ ਵਾਲ ਟੀਊਬ ਹੋਲ ਦੇ ਸਾਮਣੇ ਆ ਜਾਵੇ, ਉਸ ਵੇਲੇ ਟਾਇਰ ਲੀਵਰ ਨਾਲ ਟਾਇਰ ਨੂੰ ਉਸਦੀ ਜਗ੍ਹਾ ਦਾ ਧਿਆਨ ਰਖਕੇ ਰਿਮ ਉਤੇ ਚੜ੍ਹਾ ਦਿਓ, ਕਈਆਂ ਵੀਲਾਂ ਵਿਚ ਟਾਇਰ ਸਲਿਪ ਹੋਣੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਆਇਰਨ ਰਿਮ ਦੇ ਸੁਰਾਖਾਂ ਵਿਚ

ਸਕੇਉਰਟੀ ਬੋਲਟ ਫੋਰਕ ਲੀਵਰ ਦੀ ਮਦਦ ਨਾਲ ਲਗਾਂਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਤਾਕਿ ਟਾਇਰ ਰਿਮ ਅਪਨੀ ਜਗ੍ਹਾ ਉਤੇ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਫਿੱਟ ਹੋ ਜਾਵੇ, ਹੁਣ ਫੋਰਕ ਲੀਵਰ ਦੀ ਮਦਦ ਨਾਲ ਵਾਲਵ ਟੀਊਬ ਨੂੰ ਰਿਮ ਦੇ ਅੰਦਰ ਪਾ ਦਿਓ. ਤੇ ਟੀਊਬ ਨੂੰ ਸਾਰੀਆਂ ਤਰਫਾਂ ਤੋਂ ਟਾਇਰ ਦੇ ਅੰਦਰ ਚੜ੍ਹਾ ਦਿਓ। ਜਿਸ ਵੇਲੇ ਟੀਊਬ ਅੱਛੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਚੜ੍ਹ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਥੋੜੀ ਜੇਹੀ ਹਵਾ ਭਰਕੇ ਦੇਖੋ ਕਿ ਟੀਊਬ ਵਿਚ ਵਲ ਨਾ ਪਵੇ, ਇਸ ਵਿਚ ਵੀ ਫਰੈਂਚ ਚਾਕ ਪਾ ਦੇਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਜਦ ਯਕੀਨ ਹੋ ਜਾਵੇ ਕਿ ਟੀਊਬ ਠੀਕ ਹੈ ਤਾਂ ਵੈਨਿੰਟ ਨੱਟ ਢਿੱਲੇ ਕਰਕੇ ਸਾਰਿਆਂ ਸਕੇਉਰਟੀ ਬੋਲਟਾਂ ਨੂੰ ਉਠਾ ਲਓ, ਇਸ ਦੇ ਬਾਦ ਟਾਇਰ ਦੇ ਰਿਮ ਨੂੰ ਲੀਵਰ ਦੀ ਮਦਦ ਨਾਲ ਵੀਲ ਉਤੇ ਚੜ੍ਹਾ-ਉਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰੋ, ਏਥੋਂ ਤਕ ਕਿ ਟਾਇਰ ਸਾਰਿਆਂ ਬੰਨਿਆਂ ਤੋਂ ਹਰ ਇਕ ਬੋਲਟ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਦੱਬ ਜਾਵੇ ਤੇ ਟੀਊਬ ਅਲੈਹਦਾ ਰਹੇ।

ਟ੍ਰਾਇਰ ਲਾਹੁੰਦਿਆਂ ਜਾਂ ਚੜ੍ਹਾਉਂਦਿਆ ਹੋਇਆਂ ਏਸ ਗੱਲ ਦਾ ਧਿਆਨ ਰਖਣਾ ਚਾਹੀ ਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟਾਇਰ ਲ਼ੀਵਰ ਦੇ ਹੇਠਾ ਟੀਊਬ ਨਾਂ ਦਬੀ ਜਾਵੇ, ਇਸ ਦੇ ਬਾਦ ਹਵਾ ਭਰਕੇ ਕੈਪ ਲਗਾ ਦਿਓ।

ਜਿਸ ਵੇਲੇ ਟੀਊਬ ਤੇ ਟਾਇਰ ਨੂੰ ਉਤਾ-ਰਨਾ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਪੈਹਲਾਂ ਹਵਾ ਨੂੰ ਕੱਢ ਦਿਓ ਤੇ ਸਕੇਉਰਟੀ ਬੋਲਟ ਢਿੱਲੇ ਕਰਕੇ ਲ਼ੀਵਰ ਨੂੰ ਟਾਇਰ ਦੇ ਰਿਮ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਪਾਕੇ ਵੀਲ ਦੇ ਸੈਂਟਰ ਦੀ ਤਰਫ ਦਬਾਓ ਏਥੋਂ ਤਕ ਕਿ ਰਿਮ ਬਾਹਰ ਆ ਜਾਵੇ। ਏਸੇ ਤਰਾਂ ਦੂਸਰੇ ਲ਼ੀਵਰ ਲਗਾਕੇ ਟਾਇਰ ਬਾਹਰ ਕੱਢ ਲਓ ਅਤੇ ਫੋਰਕ ਲ਼ੀਵਰ ਦੀ ਮਦਦ ਨਾਲ ਵਾਲ ਟੀਊਬ ਵੀ ਬਾਹਰ ਕੱਢ ਲਓ। ਜੇ ਟਾਇਰ ਨੂੰ ਬਿਲਕੁਲ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣਾ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਰਿਮ ਦੇ ਦੂਸਰੇ ਸਿਰੇ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਦੀ ਲ਼ੀਵਰ ਪਾਕੇ ਵੀਲ ਦੇ ਸੈਂਟਰ ਦੀ ਤਰਫ ਦਬਾਓ ਤਾਂ ਟਾਇਰ ਸਾਰਾ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲ ਆਵੇਗਾ। ਦੇਖੋ ਸ਼ਕਲ

ਨੰਬ੍ਰ ੩੩ ਤੇ ੩੪ ।

ਟਾਇਰ

ਟਾਇਰ ਦੋ ਕਿਸਮ ਦੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ:—

੧—ਕੁਸ਼ਨ ਟਾਇਰ ।

੨—ਨੀਊ ਮੈਟਕ ਟਾਇਰ ।

(੧) ਕੁਸ਼ਨ ਟਾਇਰ—ਉਸ ਮੋਟਰਕਾਰ ਨੂੰ ਲਗਾਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਜੇਹੜੀ ਕਿ ਬਹੁਤ ਭਾਰੀ ਤੇ ਬਹੁਤ ਭਾਰ ਚੁਕਨ ਵਾਲੀ ਹੋਵੇ, ਇਹ ਟਾਇਰ ਦੂਸਰੇ ਟਾਇਰਾਂ ਨਾਲੋਂ ਬਹੁਤ ਮਜ਼-ਬੂਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਸੜਕਾਂ ਉਤੇ ਗਾੜੀ ਤੇ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ ਚਲਨ ਨਾਲ ਟਾਇਰਾਂ ਵਿਚ ਅਵਾਜ਼ ਤੇ ਰਗੜ ਪੈਂਦੀ ਹੈ ਜਿਸਦੇ ਸਬਬ ਨਾਲ ਇੰਜਨ ਵਿਚ ਧਮਕ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਇਸ ਵਾਸਤੇ ਸਵਾਰੀ ਗਡੀਆਂ ਵਿਚ ਏਸ ਟਾਇਰ ਦੇ ਬਦਲੇ ਨੀਊ ਮੈਟਕ ਟਾਇਰ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ।

ਟਾਇਰਾਂ ਦਾ ਛੇਤੀ ਘਸ ਜਾਣਾ ਸਟੇਰਿੰਗ ਦੇ ਖਰਾਬ ਐਡਜਸਟ ਮੈਂਟ ਦੇ ਸਬਬ ਨਾਲ

ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਜੇ ਟਾਇਰ ਗਰਮੀ ਵਿਚ ਸਟਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਗਰਮ ਹੋ ਜਾਨ ਤਾਂ ਪਾਣੀ ਨਾਲ ਜਾਂ ਛਾਂ ਵਿਚ ਠੰਡਾ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਏ।

ਮੋਟਰਕਾਰ ਦਾ ਚਲਾਉਨਾ

ਜਿਸ ਵੇਲੇ ਇੰਜਨ ਸਟਾਰਟ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇ ਪੈਹਲਾਂ ਗੈਸ ਲੀਵਰ ਤੇ ਐਗਨੀਸ਼ਨ ਲੀਵਰ ਨੂੰ ਓਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਠੀਕ ਪੋਜ਼ੀਸ਼ਨ ਉਤੇ ਕਰ ਦਿਓ, ਕਿ ਉਹ ਐਗਨੀਸ਼ਨ ਅਤੇ ਗੈਸ ਨੂੰ ਘਟਾ ਵਧਾ ਸਕਨ, ਉਸਦੇ ਪਿਛੋਂ ਸਵਿੱਚ ਲਗਾਕੇ ਸਟਾਰਟਿੰਗ ਹੈਂਡਲ ਨੂੰ ਘੁਮਾਓ, ਜੇ ਗਾਡੀ ਸਟਾਰਟ ਨਾ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਕਾਰਬੁਰੇਟਰ ਨੂੰ ਥੋੜਾ ਫਿਲਡ ਕਰ ਲਓ, ਜਿਸ ਵੇਲੇ ਇੰਜਨ ਸਟਾਰਟ ਹੋਜਾਵੇ ਤਾਂ ਗਾੜੀ ਦੀ ਫਰੰਟ ਸੀਟ ਉਤੇ ਸਜੇ ਤਰਫ ਬੈਠ ਜਾਓ ਤੇ ਦੇਖੋ ਕਿ ਗਾੜੀ ਦੇ ਚਲਾਨ ਵਾਸਤੇ ਤੇ ਰੋਕਨ ਵਾਸਤੇ ਕੀ ਕੀ ਚੀਜ਼ਾਂ ਹਨ, ਜਿਸ ਵੇਲੇ ਆਪ

ਬੈਠ ਜਾਵੋਗੇ ਤਾਂ ਆਪ ਦੇ ਸਾਮਨੇ ਡੈਸ਼ ਬੋਰਡ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਤ੍ਰਿੰਨ ਪੈਡਲ ਨਜ਼ਰ ਆਉਣਗੇ ਸੱਜਾ ਪੈਡਲ ਫੁਟ ਬਰੇਕ ਪੈਡਲ, ਖੱਬਾ ਪੈਡਲ ਕਲੱਚ ਪੈਡਲ ਤੇ ਵਿਚਕਾਰਲਾ ਐਕਸੀਲੇਟਰ ਪੈਡਲ ਹੋਵੇਗਾ।

ਐਕਸੀਲੇਟਰ ਤੇ ਗੈਸ ਲੀਵਰ ਦਾ ਇਕ ਕੰਮ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਏਹ ਦੋਵੇਂ ਥਰਾਟਲ ਨਾਲ ਤਾਅੱਲਕ ਰਖਦੇ ਹਨ।

ਕਲੱਚ ਪੈਡਲ ਨੂੰ ਖਬੇ ਪੈਰ ਦੇ ਦਬਨ ਨਾਲ ਇੰਜਨ ਤੇ ਡਰਾਈਵ ਸ਼ਾਫਟ ਦਾ ਤਾਅੱਲਕ ਹੱਟ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।ਬਰੇਕ ਪੈਡਲ ਦਾ ਇਹ ਕੰਮ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਕਿ ਉਸਨੂੰ ਸਜੇ ਪੈਰ ਦੇ ਦਬਨ ਨਾਲ ਗਾੜੀ ਨੂੰ ਰੋਕਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਐਕਸੀਲੇਟਰ ਦਾ ਇਹ ਕੰਮ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇ ਉਸਨੂੰ ਦਬਿਆ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਸਲੈਂਡਰ ਵਿਚ ਗੈਸ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤੇ ਗਾੜੀ ਦੀ ਚਾਲ ਵੱਧਦੀ ਹੈ. ਕਈਆਂ ਗਾੜੀਆਂ ਵਿਚ ਇਹ ਪੈਡਲ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਗੈਸ ਲੀਵਰ ਕੋਲੋਂ ਇਸ ਦਾ ਕੰਮ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਜਿੰਨੇ ਲੀਵਰ ਤੇ ਪੈਡਲ ਉਤੇ ਦਸੇ ਗਏ ਹਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਅੱਛੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮਸ਼ਕ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਪਿਛੋਂ ਹੈਂਡ ਬਰੇਕ ਲੀਵਰ ਤੇ ਸਪੀਡ ਲੀਵਰ ਦੀ ਵੀ ਅੱਛੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮਸ਼ਕ ਕਰੋ, ਤਾਕਿ ਜਿਸ ਵੇਲੇ ਲੀਵਰ ਦੀ ਜ਼ਰੂ-ਰਤ ਪਵੇ ਹੱਥ ਵਿਚ ਆਜਾਵੇ। ਆਪ ਨੇ ਇੰਜਨ ਤਾਂ ਪੈਹਲਾਂ ਹੀ ਸਟਾਰਟ ਕਰ ਲਿਆ ਸੀ, ਹੁਣ ਏਸ ਗੱਲ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰਕਾਰ ਨੂੰ ਉਸਦੀ ਜਗਾ ਤੋਂ ਚਲਾਇਆ ਜਾਵੇ ਇਸ ਲਈ ਖਬੇ ਪੈਰ ਨਾਲ ਕਲੱਚ ਪੈਡਲ ਨੂੰ ਦਬਾਓ ਅਤੇ ਗੈਸ ਲੀਵਰ ਨੂੰ ਉਸ ਜਗਾ ਤੇ ਰਖੋ ਕਿ ਇੰਜਨ ਬਹੁਤਾ ਰੇਸ ਨ ਕਰੇ, ਫਿਰ ਸਜੇ ਜਾਂ ਖਬੇ ਹੱਥ ਨਾਲ ਸਪੀਡ ਲੀਵਰ ਨੂੰ (ਜੇੜ੍ਹਾ ਕਿ ਸਜੇ ਬੰਨੇ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਅਮਰੀਕਨ ਗਾਡੀ ਦੇ ਸੈਂਟਰ ਵਿਚ ਫਿਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੇੜ੍ਹਾ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਖਬੇ ਬੰਨੇ ਹੁੰਦਾ ਹੈ) ਨੀਊਟਰਲ ਪੋਜ਼ੀਸ਼ਨ ਤੋਂ ਕੱਢਕੇ ਸਪੀਡ ਦੇ ਖ਼ਾਨੇ ਵਿਚ ਜਲਦੀ ਤੇ ਅਸਾਨੀ ਨਾਲ ਕਰ ਦਿਓ, ਜੇ ਲੀਵਰ ਸਪੀਡ

ਦੇ ਘਰ ਵਿਚ ਨਾ ਆਉਂਦਾ ਹੋਵੇ ਤੇ ਗੀਅਰ ਅਵਾਜ਼ ਦਿੰਦੇ ਹੋਨ ਤਾਂ ਲੀਵਰ ਨੂੰ ਨੀਊਟਰਲ ਵਿਚ ਲਿਆਕੇ ਕਲੱਚ ਪੈਡਲ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿਓ, ਜਿਸ ਵਕਤ ਉਹ ਫਿਰ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਫਿਰ ਕਲੱਚ ਪੈਡਲ ਨੂੰ ਦਬਾਓ ਤੇ ਸਪੀਡ ਲੀਵਰ ਨੂੰ ਪਹਿਲੀ ਸਪੀਡ ਦੇ ਖਾਨੇ ਵਿਚ ਲੈ ਆਓ, ਜੇ ਉਹ ਠੀਕ ਅਪਨੀ ਜਗਾ ਉਤੇ ਬੈਠ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਗੈਸ ਲੀਵਰ ਜਾਂ ਐਕਸੀ-ਲੇਟਰ ਨਾਲ ਥੋੜੀ ੨ ਗੈਸ ਵਧਾਉਂਦੇ ਹੋਇਆਂ ਕਲੱਚ ਪੈਡਲ ਨੂੰ ਛਡ ਦਿਓ ਤਾਂ ਗਾੜੀ ਚਲਨ ਲੱਗ ਪਵੇਗੀ, ਜਿਸ ਵੇਲੇ ਗਾੜੀ ਅੱਛੀ ਤਾਕਤ ਨਾਲ ਅੱਠ ਜਾਂ ਦਸ ਗਜ ਚਲ ਲਵੇ ਤਾਂ ਉਪਰ ਲਿਖੇ ਤ੍ਰੀਕੇ ਨਾਲ ਦੂਸਰੀ, ਤੀਸਰੀ, ਚੌਥੀ ਸਪੀਡ ਵਾਰੀ ਵਾਰੀ ਬਦਲ ਲਵੋ ਅਤੇ ਟਾਪ ਸਪੀਡ ਵਿਚ ਬੜੀ ਹੁਸ਼ਿਆਰੀ ਨਾਲ ਸਟੇਰਿੰਗ ਵੀਲ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲੀ ਰਖੋ ਤੇ ਸੜਕ ਦੇ ਖਬੇ ਬੰਨੇ ਚਲਾਓ ਅਤੇ ਬਹੁਤੀ ਤੇਜ਼ ਨਾ ਚਲਾਓ, ਕਿਉਂਕਿ ਤੇਜ਼ ਚਲਨ ਨਾਲ ਕਈ

ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਖਰਾਬੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਚਲਦੀ ਹੋਈ ਗਾਡ਼ੀ ਨੂੰ ਜੇ ਖੜੀ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਪੈਹਲਾਂ ਗੈਸ ਲੀਵਰ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤੇ ਫੇਰ ਖਬੇ ਪੈਰ ਨਾਲ ਕਲੱਚ ਪੈਡਲ ਦਬਾਓ ਤੇ ਸਜੇ ਪੈਰ ਨਾਲ ਫੁਟ ਬਰੇਕ ਨੂੰ ਦਬਾਓ ਜਦ ਗਾਡ਼ੀ ਖਲੋ ਜਾਵੇਗੀ ਤਾਂ ਛੇਤੀ ਨਾਲ ਸਪੀਡਲੀਵਰ ਨੂੰ ਨੀਊਟਰਲ ਵਿਚ ਲਿਆਕੇ ਹੈਂਡ ਬਰੇਕ ਲਗਾ ਦਿਓ ਤੇ ਸਵਿੱਚ ਔਫ ਕਰ ਦਿਓ।

ਮੋਟਰਕਾਰ ਨੂੰ ਪਿਛੇ ਚਲਾਨ ਵਾਸਤੇ ਭੀ ਅੱਛੀ ਮਸ਼ਕ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਉਸ ਦਾ ਤ੍ਰੀਕਾ ਇਹ ਹੇ ਕਿ ਜਿਸ ਤ੍ਰੀਕੇ ਨਾਲ ਗਾਡ਼ੀ ਅਗੇ ਚਲਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਉਸ ਤ੍ਰੀਕੇ ਨਾਲ ਪਿਛਲੀ ਸਪੀਡ ਲਗਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਗਾਡ਼ੀ ਨੂੰ ਪਿਛਲੀ ਚਾਲ ਵਿਚ ਜੇ ਸਜੇ ਬੰਨੇ ਚਲਾਉਣਾ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਅਗਲੇ ਪੱਯੀਏ ਨੂੰ ਸੱਜੇ ਬੰਨੇ ਲੋੜ ਅਨੁਸਾਰ ਮੋੜੋ ਤੇ ਜੇ ਪਿਛਲੀ ਚਾਲ ਵਿਚ ਖਬੇ ਬੰਨੇ ਚਲਾਨਾ ਹੋਵੇ ਤੇ ਅਗਲੇ ਪੱਯੀਏ

ਨੂੰ ਖਬੇ ਬੰਨੇ ਲੋੜ ਅਨੁਸਾਰ ਮੋੜਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਕਈਆਂ ਗੱਡੀਆਂ ਵਿਚ ਪਿਛਲਾ ਹਿੱਸਾ ਦੇਖਨ ਵਾਸਤੇ ਇਕ ਸ਼ੀਸ਼ਾ ਲਗਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੇ ਦੇਖਨ ਨਾਲ ਪਿਛਲੇ ਬੰਨੇ ਦਾ ਸਾਰਾ ਹਾਲ ਮਲੂਮ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਬਰੇਕ ਦਾ ਵਰਤਨਾ

ਇਹ ਗੱਲ ਪਹਿਲਾਂ ਦੱਸੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਗਾੜੀ ਨੂੰ ਰੋਕਨ ਵਾਸਤੇ ਬਰੇਕ ਲਗਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਕਿਸੇ ਵੇਲੇ ਮੋਟਰਕਾਰ ਨੂੰ ਰੋਕਨ ਦੀ ਲੋੜ ਪਵੇ ਤਾਂ ਰੋਕਨ ਦੀ ਜਗਾ ਤੋਂ ਉਰੇ ਗੈਸ ਲੀਵਰ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰ ਦੇਨਾ ਚਾਹੀਏ, ਜਿਸ ਵੇਲੇ ਗਾੜੀ ਦੀ ਰਫਤਾਰ ਵਿਚ ਚੰਗਾ ਫਰਕ ਪੈ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਫੇਰ ਕਲੱਚ ਪੈਡੰਲ ਨੂੰ ਦਬਾਕੇ ਬ੍ਰੇਕ ਵਰਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਦਾ ਤਾਅੱਲਕ ਪਿਛਲਿਆਂ ਪੱਧੀਆਂ ਨਾਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਇਸ ਵੇਲੇ ਉਸ ਬਰੇਕ ਨੂੰ ਵਰਤੀਏ,

ਜੇਹੜੀ ਕਿ ਗੀਅਰ ਬਕਸ ਵਾਲੇ ਡਰਮ ਨਾਲ ਤਾਅੱਲਕ ਰਖਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਪਿਛੇ ਵਾਲੀ ਮਸ਼ੀਨ ਨੂੰ ਕੁਛ ਖਰਾਬੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਪਰ ਇਹ ਵੀ ਨਾ ਹੋਵੇ ਕਿ ਏਸ ਬਰੇਕ ਨੂੰ ਵਰਤਨਾ ਹੀ ਛੱਡ ਦਿਓ, ਕਿਉਂਕਿ ਕਿਸੇ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਦੇ ਮੌਕਿਆ ਉਤੇ ਇਸਦਾ ਵਰਤਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੇਹੜਾ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਬਰੇਕ ਨੂੰ ਘੱਟ ਵਰਤਦਾ ਔਰ ਟਾਇਰ ਦੀ ਅੱਛੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹਿਫਾ-ਜ਼ਤ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਉਸਦਾ ਟਾਇਰ ਬੜੇ ਚਿਰ ਤਕ ਖਰਾਬ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ।

ਇੰਜਨ ਦੇ ਸਟਾਰਟ ਨਾ ਹੋਨ ਦੇ ਸਬੱਬ

ਇਸਦੇ ਵੱਡੇ ੨ ਤਿੰਨ ਸਬੱਬ ਹੁੰਦੇ ਹਨ:—

੧—ਚਾਰਜਿੰਗ ਦਾ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੰਮ ਨਾ ਕਰਨਾ।

੨—ਐਗਜ਼ਾਸਟ ਦਾ ਰੁਕ ਜਾਨਾ।

੩—ਐਗਨੀਸ਼ਨ ਦਾ ਖਰਾਬ ਹੋਨਾ, ਜੋ

ਨੰਬਰਵਾਰ ਹੇਠਾਂ ਲਿਖੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ।

੧–ਕਾਰਬੁਰੇਟਰ ਵਿਚ ਨ ਆਉਨਾ।

੨–ਥਰਾਟਲ ਦਾ ਬੰਦ ਹੋਨਾ।

੩–ਕਾਰਬੁਰੇਟਰ ਤੇ ਐਡਮੀਸ਼ਨ ਪਾਈਪ ਦਾ ਫਲੰਜ ਜੋਇੰਟ ਢਿੱਲਾ ਹੋਨਾ।

੪–ਕੰਮਬਸ਼ਚਨ ਜੋਇੰਟ ਦਾ ਠੀਕ ਫਿਟ ਨ ਹੋਣਾ।

੫–ਆਟੋ ਮੋਟਕ ਇਨਲੈਟ ਵਾਲਵ ਦਾ ਸਪਰਿੰਗ ਸਖਤ ਹੋਣਾ।

੬–ਸਲੰਡਰ ਵਿਚ ਵਾਟਰ ਜੈਕਟ ਤੋਂ ਪਾਣੀ ਆਉਣਾ।

੭–ਪਿਸ਼ਟਨ ਰਿੰਗ ਦਾ ਢਿੱਲਾ ਹੋਨਾ।

੮–ਵਾਲ ਕੈਪ ਦਾ ਢਿੱਲਾ ਹੋਨਾ।

੯–ਸਪਾਰਕਿੰਗ ਪਲੱਗ ਦਾ ਢਿੱਲਾ ਹੋਣਾ।

੧੦–ਆਟੋ ਮੈਟਕ ਇਨਲੈਟ ਵਾਲ ਦਾ ਸੀਟਿੰਗ ਉਤੇ ਚਪਕ ਜਾਨਾ

੧੧–ਪੈਟਰੋਲ ਵਿਚ ਪਾਣੀ ਹੋਨਾ।

੧੨–ਸੈਕੰਡਰੀ ਜੈਕ ਬੰਦ ਹੋਨਾ।

(੨) ਐਗਜ਼ਾਸਟ ਗੈਸ ਦਾ ਖਾਰਜ ਨਾਂ ਹੋਨਾ ਸਾਈਲੈਂਸਰ ਅਸਕੇਪ ਦੇ ਬੰਦ ਹੋਨ ਦੇ ਸਬੱਬ ਨਾਲ।

(੩) ੧-ਸਵਿੱਚ ਔਫ਼ ਹੋਨਾ।

੨-ਤਾਰਾਂ ਵਿਚ ਸ਼ਾਰਟ ਸਰਕਟ ਹੋਨਾ।

੩-ਤਾਰਾਂ ਦੇ ਟਾਈਮਿੰਗ ਦਾ ਗਲਤ ਹੋਨਾ।

੪-ਸਪਾਰਕਿੰਗ ਪਲੱਗ ਦਾ ਖਰਾਬ ਹੋਨਾ।

੫-ਡਿਸਟ੍ਰੀਬੀਊਟਰ ਦੇ ਸਬੱਬ।

੬-ਕੰਟੈਕਟ ਬਰੇਕਰ ਦਾ ਖ਼ਰਾਬ ਹੋਨਾ।

੭-ਕਾਬਨ ਬੁਰਸ਼ ਦਾ ਸਲਿਪ ਰਿੰਗ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾ ਮਿਲਨਾ।

੮-ਐਗਨੀਸ਼ਨ ਲੀਵਰ ਦਾ ਐਡਵਾਂਸ਼ ਹੋਨਾ।

੯-ਮੈਗਨੇਟੋ ਦਾ ਕਮਜ਼ੋਰ ਹੋਨਾ।

੧੦-ਐਗਨੀਸ਼ਨ ਲੀਵਰ ਦਾ ਰੀਟਾਰਡ ਹੋਨਾ।

੧੧-ਬੈਟਰੀ ਦਾ ਡਿਸਚਾਰਜ ਹੋਨਾ।

੧੨-ਬੈਟਰੀ ਦੇ ਕੁਨੈਕਸ਼ਨ ਠੀਕ ਨਾ ਹੋਨਾ।

੧੩--ਵਾਈਪ ਕਨੈਕਟ ਦੀ ਖਰਾਬੀ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਸਪਰਿੰਗ ਦਾ ਟੁਟ ਜਾਨਾਂ।

੧੪--ਕਨੈਕਟ ਮੇਕ ਐਂਡ ਬਰੇਕਦੀ ਖਰਾਬੀ ਜੇਹੜੀ ਕਿ ਉਸਦੇ ਹਾਲ ਵਿਚ ਦੱਸੀ ਗਈ ਹੈ।

ਕਾਰਬੁਰੇਟਰ ਵਿਚ ਪੈਟਰੋਲ ਨਾ ਆਉਨ ਦੀ ਵਜਾ

੧--ਪੈਟਰੋਲ ਟਾਂਕੀ ਵਿਚ ਪੈਟਰੋਲ ਦਾ ਨਾ ਹੋਨਾ।

੨--ਪੈਟਰੋਲ ਕਾਕ ਬੰਦ ਹੋਨਾ।

੩--ਪੈਟਰੋਲ ਪਾਈਪ ਦਾ ਬੰਦ ਹੋਨਾ।

੪--ਗਾਜ਼ ਫਿਲਟਰ ਵਿਚ ਮੈਲ ਆ ਜਾਨਾ।

੫--ਨੀਡਲ ਵਾਲ ਦਾ ਲਮਾਂ ਹੋਨਾ।

੬--ਲੀਵਰ ਦਾ ਉਸ ਦੀ ਜਗਾ ਵਿਚ ਸੈਖਤ ਹੋਨਾ।

੭--ਜੈਟ ਦਾ ਬੰਦ ਹੋਨਾ।

੮--ਨੀਡਲ ਦੇ ਲੰਮਾਂ ਹੋਨ ਦੇ ਕਾਰਨ

ਜੈਟ ਦੇ ਟਾਪ ਤਕ ਪੈਟਰੋਲ ਦਾ ਨਾ ਪਹੁੰਚਲਾ।

੯—ਗਰੈਵੇਟੀ ਫੀਡ ਸਿਸਟਮ ਵਿਚ ਪੈਟਰੋਲ ਟਾਂਕੀ ਦੇ ਕੈਪ ਦਾ ਸੁਰਾਖ ਬੰਦ ਹੋਨਾ।

੧੦--ਪਰੈਸ਼ਰ ਫੀਡ ਸਿਸਟਮ ਵਿਚ ਪੈਟਰੋਲ ਟਾਂਕੀ ਵਿਚ ਪਰੈਸ਼ਰ ਦਾ ਨਾ ਹੋਨਾ, ਜਾਂ ਪਰੈਸ਼ਰ ਹੋਵੇ ਵੀ ਤਾਂ ਉਸ ਦਾ ਖਾਰਜ ਹੁੰਦੇ ਰਹਿਣਾ ਉਸ ਦੇ ਸਾਰਿਆਂ ਰਸਤਿਆਂ ਨੂੰ ਦੇਖਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

੧੧--ਪਰੈਸ਼ਰ ਗੇਜ ਦੀ ਖਰਾਬੀ ਜਿਸ ਦੇ ਵਿਚੋਂ ਪਰੈਸ਼ਰ ਨਿਕਲ ਜਾਂਦਾ ਹੋਵੇ।

੧੨--ਆਟੋਮੈਟਕ ਪਰੈਸ਼ਰ ਵਾਲ ਦੀ ਖਰਾਬੀ।

੧੩--ਐਗਜ਼ਾਸਟ ਗੈਸ ਟੀਊਬ ਦਾ ਬੰਦ ਹੋਨਾ।

ਕਾਰਬੁਰੇਟਰ ਵਿਚ ਫਿਲਡ ਹੋਨ ਦੀ ਵਜਾ

੧–ਨੀਡਲ ਵਾਲ ਦਾ ਛੋਟਾ ਹੋਨਾ ਜਾ ਟੇਢ਼ਾ ਹੋਨਾ।

੨--ਸੀਟ ਦਾ ਪੱਧਰਾ ਨਾ ਹੋਨਾ।

੩--ਫਲੂਟ ਦਾ ਭਾਰਾ ਹੋਨਾ।

੪--ਫਲੂਟ ਵਿਚ ਪੈਂਕਚਰ ਹੋਕੇ ਪੈਟਰੋਲ ਦਾ ਚਲਿਆ ਜਾਨਾ, ਇਸ ਪੈਂਕਚਰ ਨੂੰ ਲਗਾਨ ਵਾਸਤੇ ਫਲੂਟ ਨੂੰ ਗਰਮ ਪਾਣੀ ਵਿਚ ਪਾਉਣਾ ਚਾਹੀਏ, ਤਾਂਕਿ ਪੈਟਰੋਲ ਗੈਸ ਬਨਕੇ ਨਿਕਲ ਜਾਵੇ, ਗੈਸ ਨਿਕਲਨ ਦੀ ਜਗ੍ਹਾ ਉਤੇ ਬੁਲਬੁਲੇ ਉਠਦੇ ਨਜ਼ਰ ਆਉਣਗੇ, ਓਥੇ ਰਾਂਗ ਦਾ ਜੋੜ ਲਗਾਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

੫–ਪਰੈਸ਼ਰ ਪੈਟਰੋਲ ਟੈਂਕ ਵਿਚ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੋਣਾ।

੬–ਵਾਲ ਸੀਟ ਉਤੇ ਕਿਸੇ ਕਿਸਮ ਦਾ ਕਚਰਾ ਆ ਜਾਣਾ।

ਕਾਰਬੁਰੇਟਰ ਵਿਚ ਆਵਾਜ਼ ਹੋਣ ਦੀ ਵਜਾ

੧–ਮਿਕਸਚਰ ਦੇ ਐਗਨਾਈਟ ਹੋਣ ਦੇ ਵੇਲੇ ਇਨਲੈਟ ਵਾਲ ਦਾ ਖੁਲ੍ਹਾ ਰੈਹਣਾ।

੨–ਵੀਕ ਮਿਕਸਚਰ ਦੇ ਸਬੱਬ ਨਾਲ ਵਾਲ ਟਾਈਮਿੰਗ ਗਲਤ ਹੋਣਾ।

੩–ਤਾਰਾਂ ਦਾ ਟਾਈਮਿੰਗ ਗਲਤ ਹੋਣਾ।

੪–ਸ਼ਾਰਟ ਸਰਕਟ ਹੋਣਾ।

੫--ਵਾਲ ਸੀਟ ਖਰਾਬ ਹੋਣਾ।

ਸਾਈਲੈਂਸਰ ਵਿਚ ਅਵਾਜ਼ ਹੋਣ ਦਾ ਸਬੱਬ

੧--ਸ਼ਾਰਟ ਸਰਕਟ ਹੋਨਾ।

੨--ਐਗਨੀਸ਼ਨ ਕਮਜ਼ੋਰ ਹੋਣਾ।

੩--ਸਪਾਰਕਿੰਗ ਪਲੱਗ ਦਾ ਮੈਲਾ ਹੋਣਾ ਕਾਰਬਨ ਦੇ ਸਬੱਬ ਨਾਲ।

੪-ਪਲੱਗ ਪੋਆਇੰਟ ਸੜ ਜਾਣਾ।

੫-ਐਗਨੀਸ਼ਨ ਕਮਜ਼ੋਰ ਹੋ ਜਾਣਾ।

੬-ਮਿਕਸਚਰ ਦਾ ਖਰਾਬ ਹੋਣਾ।

੭-ਗੈਸ ਦਾ ਕਿਸੇ ਵਜਾ ਨਾਲ ਸਾਈ-ਲੈਂਸਰ ਵਿਚ ਪਹੁੰਚਣਾ।

੮-ਐਗਜ਼ਾਸਟ ਦੀ ਗਰਮੀ ਨਾਲ ਐਗ-ਨਾਈਟ ਹੋਣ ਨਾਲ ਵੀ ਆਵਾਜ਼ ਦੇਣੇ ਲਗਦਾ ਹੈ।

ਸਪਾਰਕਿੰਗ ਪਲੱਗ ਉਤੇ ਲੁਬਰੀਕੇਸ਼ਨ ਆਉਣ ਦੇ ਸਬੱਬ

੧-ਕਰੈਂਕ ਚੈਂਬਰ ਵਿਚ ਲੁਬਰੀਕੇਸ਼ਨ ਆਇਲ ਬਹੁਤ ਹੋਣਾ।

੨-ਪਿਸਟਨ ਰਿੰਗ ਦਾ ਢਿੱਲਾ ਹੋਣਾ।

੩-ਪਿਸਟਨ ਰਿੰਗਾਂ ਦਾ ਮੂੰਹ ਇਕ ਤਰਫ ਹੋਣਾ।

੪-ਥਰਾਟਲ ਵਾਲਵ ਬੰਦ ਕਰਕੇ ਕਿਸੇ ਚੜ੍ਹਾਈ ਤੋਂ ਉਤਰਨਾ।

ਸਾਈਲੈਂਸਰ ਅਸਕੇਪ ਤੋਂ ਬਹੁਤਾ ਧੂੰਆਂ ਨਿਕਲਨੇ ਦਾ ਸਬੱਬ

ਕਰੈਂਕ ਚੈਂਬਰ ਵਿਚ ਮੋਬਲ ਆਇਲ ਦਾ ਬਹੁਤਾ ਹੋਣਾ, ਡਰੇਨ ਕਾਕ ਨੂੰ ਖੋਲ੍ਹਕੇ ਵਾਧੂ ਤੇਲ ਕੱਢ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਇੰਜਨ ਵਿਚ ਕਮਪਰੈਸ਼ਨ ਨਾ ਹੋਨ ਦੇ ਸਬੱਬ

੧—ਵਾਲ ਸੀਟ ਦਾ ਖਰਾਬ ਹੋਨਾ।

੨—ਪਿਸਟਨ ਰਿੰਗਦਾ ਢਿੱਲਾ ਹੋਨਾ।

੩—ਪਿਸਟਨ ਰਿੰਗਾਂ ਦੇ ਮੂੰਹ ਇਕ ਬੰਨੇ ਹੋਣਾ।

੪—ਕਰੈਂਕ ਚੈਂਬਤ ਵਿਚ ਮੋਬਿਲ ਆਇਲ ਦਾ ਘੱਟ ਹੋਨਾ।

੫—ਵਾਲ ਦਾ ਬੰਦ ਹੋਨਾ।

੬—ਸਪਾਰਕਿੰਗ ਪਲੱਗ ਦਾ ਢਿੱਲੇ ਲਗੇ ਹੋਨਾ।

੭—ਕੰਪਰੈਸ਼ਨ ਹਬਦਾ ਖੁਲਾ ਰੈਹਨਾ।

੮—ਵਾਲ ਟਾਈਮਿੰਗ ਦਾ ਗਲਤ ਹੋਨਾ।

੯—ਸਲੈਂਡਰ ਕਵਰ ਦਾ ਠੀਕ ਫਿਟ ਨਾ ਹੋਨਾ।

ਪਿਸਟਨ ਜਾਮ ਹੋਨ ਦੀ ਵਜਾ

੧--ਇੰਜਨ ਦਾ ਗਰਮ ਹੋਨਾ।

੨--ਐਗਨੀਸ਼ਨ ਰੀਟਾਰਡ ਹੋਨ ਦੀ ਵਜਾ ਨਾਲ ਲੁਬਰੀਕੇਸ਼ਨ ਆਇਲ ਘੱਟ ਹੋਨਾ।

੩—ਪਿਸਟਨ ਰਿੰਗ ਦਾ ਸਲੈਂਡਰ ਵਿਚ ਸਖਤ ਹੋਨਾ।

੪—ਪਿਸਟਨ ਰਿੰਗ ਦਾ ਟੁਟ ਜਾਨਾ।

੫—ਸਰਦੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਸਲੈਂਡਰ ਤੇ ਪਿਸਟਨ ਵਿਚ ਤੇਲ ਜੰਮ ਜਾਨਾ, ਜਿਸਦੇ ਸਬੱਬ ਨਾਲ ਪਿਸਟਨ ਬੜੀ ਮੁਸ਼ਕਲ ਨਾਲ ਫਿਰਦਾ ਹੈ।

ਇੰਜਨ ਦਾ ਚਲਨਾ ਤੇ ਮਿਸ ਫਾਇਰ ਕਰਕੇ ਬੰਦ ਹੋਨ ਦੀ ਵਜਾ

੧—ਐਗਨੀਸ਼ਨ ਦਾ ਕਮਜ਼ੋਰ ਹੋਨਾ।

੨—ਪਲੱਗਾਂ ਉਤੇ ਲੁਬਰੀਕੇਸ਼ਨ ਆਇਲ ਦਾ ਆ ਜਾਨਾ।

੩—ਪੇਟਰੋਲ ਦਾ ਪੈਟਰੋਲ ਟਾਂਕੀ ਵਿਚ ਘੱਟ ਹੋਨਾ।

੪—ਇੰਜਨ ਦਾ ਗਰਮ ਹੋਨਾ।

੫-ਐਗਜ਼ਾਸਟ ਵਾਲ ਦਾ ਠੀਕ ਨਾ ਖੁਲਣਾ।

੬-ਲੀਨ ਮਿਕਸਚਰ ਹੋਨਾ।

੭-ਜੈਟ ਦਾ ਬੰਦ ਹੋਣਾ।

ਇੰਜਨ ਦਾ ਤ੍ਰਤੀਬ ਤੋਂ ਉਲਟ ਚਲਨ ਦਾ ਸਬੱਬ

੧--ਮੌਬਿਲ ਆਇਲ ਦਾ ਘੱਟ ਜਾਂ ਬਹੁਤਾਂ

ਵਰਤਨਾ।

੨-ਕੰਟੇਕਟ ਬਰੇਕਰ ਵਿਚ ਖਰਾਬੀ ਹੋਣਾ।

੩-ਸਪਾਰਕਿੰਗ ਪਲੱਗਾਂ ਦਾ ਖਰਾਬ ਹੋਣਾ।

੪-ਡਿਸਟਰੀਬੀਊਟਰ ਵਿਚ ਖਰਾਬੀ ਹੋਣਾ।

੫-ਐਗਨੀਸ਼ਨ ਟਾਈਮਿੰਗ ਗਲਤ ਹੋਣਾ।

੬-ਐਗਨੀਸ਼ਨ ਕਮਜ਼ੋਰ ਹੋਣਾ।

੭-ਇੰਜਨ ਦਾ ਗਰਮ ਹੋਣਾ।

੮-ਕਲੱਚ ਦਾ ਸਲਿਪ ਹੋਣਾ।

੯-ਮਿਕਸਚਰ ਦਾ ਖਰਾਬ ਹੋਣਾ।

੧੦-ਵਾਲ ਦਾ ਖਰਾਬ ਹੋਣਾ।

੧੧-ਟੈਪਟ ਦਾਕਾਇਦੇਤੋਂਵਰੁਧਕੰਮਕਰਣਾ

੧੨-ਕੈਮ ਦਾ ਘੁਸ ਜਾਣਾ।

੧੩-ਇਨਲੈਟ ਵਾਲ ਦਾ ਖਰਾਬ ਹੋਣਾ।

੧੪-ਵਾਲ ਟਾਈਮਿੰਗ ਗਲਤ ਹੋਣਾ।

ਇੰਜਨ ਦੇ ਗਰਮ ਹੋਣਦਾਸਬੱਬ

੧-ਇੰਜਨ ਦਾ ਲੋ ਸਪੀਡ ਵਿਚ ਚਲਨਾ।

੨-ਐਗਨੀਸ਼ਨ ਦਾ ਰੀਟਾਰਡ ਹੋਣਾ।

੩–ਲੀਨ ਜਾਂ ਰਿਚ ਮਿਕਸਚਰ ਹੋਣਾ।

੪–ਸਾਈਲੈਂਸਰ ਦਾ ਖਰਾਬ ਹੋਣਾ।

੫–ਮੋਟਰਕਾਰ ਦਾ ਕਿਸੇ ਖਰਾਬ ਰਸਤੇ ਵਿਚ ਚਲਨਾ।

੬–ਪੰਮਪ ਦਾ ਕੰਮ ਨਾ ਕਰਣਾ।

੭–ਪਖੇ ਦੇ ਪਟੇ ਦਾ ਟੁਟ ਜਾਣਾ।

੮–ਪਖੇ ਦੇ ਪਟੇ ਦਾ ਢਿੱਲਾ ਹੋਣਾ।

੯–ਰੇਡੀਏਟਰ ਦਾ ਮੈਲਾ ਹੋਣਾ।

੧੦–ਰੇਡੀਏਟਰ ਵਿਚ ਪਾਣੀ ਨਾ ਹੋਣਾ।

੧੧–ਇੰਜਨ ਵਿਚ ਮੋਬਿਲ ਆਇਲ ਦਾ ਘਟ ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੋਣਾ।

੧੨–ਕਰੈਂਕ ਕੇਸ ਵਿਚ ਗੈਸ ਦਾ ਚਲਿਆ ਜਾਨਾ, ਰਿੰਗ ਦਾ ਟੁਟ ਜਾਣਾ ਤੇ ਢਿੱਲੇ ਹੋ ਜਾਣ ਤੇ ਪਿਸਟਨ ਦੇ ਟੁਟਜਾਣ ਦੇ ਸਬੱਬਨਾਲ

ਬਿਨਾਂ ਹੌਲੀ ਕਰਨ ਦੇ ਇੰਜਨ ਦਾ ਹੌਲੀ ਚਲਨਾ

੧–ਪੈਟਰੋਲ ਦਾ ਮੁਕ ਜਾਣਾ।

੨—ਪਰੈਸ਼ਰ ਫੀਡ ਸਿਸਟਮ ਵਿਚ ਟੈਂਕ ਵਿਚ ਪਰੈਸ਼ਰ ਦਾ ਘੱਟ ਜਾਣਾ।

੩—ਕਾਰਬੂਰੇਟਰ ਦਾ ਮੈਲਾ ਹੋਣਾ।

ਇੰਜਨ ਦਾ ਠੀਕ ਚਲਨਾ ਪਰ ਗੈਸ ਲੀਵਰ ਖੋਲਨ ਨਾਲ ਕਮਜ਼ੋਰ ਹੋਣਾ

੧—ਕਾਰਬੂਰੇਟਰ ਵਿਚ ਪੈਟਰੋਲ ਦਾ ਘੱਟ ਹੋਣਾ।

੨—ਜੈਟ ਦਾ ਬੰਦ ਹੋਣਾ।

੩—ਗਾਜ਼ਫਿਲਟਰ ਬਹੁਤਾ ਹੋਣਾ।

ਸਵਿੱਚ ਔਫ ਕਰਨੇ ਪਰ ਇੰਜਨ ਦਾ ਚਲਦੇ ਰਹਿਣਾ

੧-ਇੰਜਨ ਦਾ ਗਰਮ ਹੋਣਾ।

੨-ਸਵਿਚ ਵਿਚ ਖਰਾਬੀ ਹੋਣਾ।

ਚੜ੍ਹਾਈ ਉੱਤੇ ਮੋਟਰਕਾਰ ਦਾ ਨਾ ਚੜ੍ਹਨਾ

੧-ਪੈਟਰੋਲ ਕਾਕ ਥੋੜ੍ਹਾ ਖੁਲ੍ਹਾ ਹੋਣਾ।

੨-ਗਾਜ਼ ਫਿਲਟਰ ਬੰਦ ਹੋਨਾ।

੩-ਪਰੈਸ਼ਰ ਫੀਡ ਸਿਸਟਮ ਵਿਚ ਪਰੈਸ਼ਰ ਦਾ ਘੱਟ ਹੋਨਾ।

੪-ਕਲੱਚ ਦਾ ਸਲਿਪ ਹੋਣਾ।

ਉਤਰਾਈ ਤੋਂ ਉਤਰਦਿਆਂ ਹੋਇਆਂ ਗਾਡੀ ਦੇ ਬਰੇਕ ਕੰਮ ਨਾਂ ਕਰਦੇ ਹੋਣ ਤਾਂ ਕੀ ਕਰਨਾਂ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ

ਪਹਿਲਾਂ ਜਿਸ ਗਾੜੀ ਦੇ ਬਰੇਕ ਠੀਕ ਕੰਮ ਨ ਕਰਦੇ ਹੋਣ, ਓਸ ਗਾਡੀ ਨੂੰ ਚਲਾਨਾ ਹੀ ਨਹੀਂ ਚਾਹੀਦਾ, ਏਸ ਵਾਸਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਇਹ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਗਾਡੀ ਚਲਾਨ ਤੋਂ

ਪਹਿਲਾਂ ਬਰੇਕਾਂ ਦਾ ਮੁਲਾਹਜ਼ਾ ਕਰ ਲਵੇ ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਐਸੇ ਸਮੇਂ ਵਿਚ ਕਈ ਜਾਨਾਂ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਵਾਸਤੇ ਐਸੇ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਬਚਨ ਵਾਸਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਹੌਸਲਾ ਨਹੀਂ ਹਾਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਤੇ ਹੇਠਾਂ ਲਿਖੀਆਂ ਗੱਲਾਂ ਉਤੇ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਪਹਿਲਾਂ ਇਹ ਗੈਸ ਲੀਵਰ ਨੂੰ ਰੀਟਾਰਡ ਕਰੇ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਗਾਡੀ ਨੂੰ ਇਕ ਦੰਮ ਹੁਜਕਾ ਲਗੇਗਾ, ਜਿੰਨੇ ਬਹੁਤੇ ਸਲੈਂਡਰ ਹੋਣਗੇ ਉਤਨਾ ਹੀ ਗਾਡੀ ਬਹੁਤਾ ਰੁਕੇਗੀ।

ਦੂਸਰੇ ਇਹ ਕਿ ਗਾਡੀ ਨੂੰ ਹਾਈ ਸਪੀਡ ਦੀ ਜਗਾ ਲੋ ਸਪੀਡ ਉਤੇ ਕਰ ਲਓ, ਇਸ ਨਾਲ ਵੀ ਗਾਡੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਰੁਕੇਗੀ।

ਇੰਜਨ ਦਾ ਠੀਕ ਚਲਨਾ ਪਰ: ਗਾਡੀ ਨੂੰ ਚਲਾਨ ਵੇਲੇ ਕਮਜ਼ੋਰ ਚਲਨਾ

੧-ਐਗਨੀਸ਼ਨ ਕੰਮਜ਼ੋਰ ਹੋਣਾ।

੨-ਮਿਕਸਚਰ ਕਮਜ਼ੋਰ ਹੋਣਾ।

੩-ਐਗਨੀਸ਼ਨ ਦਾ ਰੀਟਾਰਡ ਹੋਣਾ।

੪-ਪੈਟਰੋਲ ਟੈਂਕ ਵਿਚ ਪਰੈਸ਼ਰ ਨਾ ਹੋਣਾ।

੫-ਜੈਟ ਮੈਲਾ ਹੋਣਾ।

੬-ਕਿਸੇ ਸਬੱਬ ਨਾਲ ਪੈਟਰੋਲ ਦਾ ਥੋੜਾ ਥੋੜਾ ਆਉਣਾ।

ਕਲੱਚ ਦਾ ਸਲਿਪ ਹੋਣਾ

੧--ਕੋਨ ਕਲੱਚ ਵਿਚ ਬਹੁਤਾ ਤੇਲ ਵਰਤਨਾ।

੨-ਕਲੱਚ ਦੇ ਚਮੜੇ ਦਾ ਸੁਕ ਜਾਣਾ।

੩-ਕਲੱਚ ਦੇ ਚਮੜੇ ਦਾ ਸੜ ਜਾਣਾ।

੪-ਕਲੱਚ ਸਪਰਿੰਗ ਦਾ ਢਿੱਲਾ ਹੋਣਾ।

੫-ਡਿਸਕ ਕਲੱਚ ਦੀਆਂ ਪਲੇਟਾਂ ਦਾ ਘੱਸ ਜਾਣਾ।

—o—

ਸਟਾਰਟਿੰਗ ਹੈਂਡਲ ਦਾ ਭਾਰਾ ਫਿਰਨਾ

੧-ਇੰਜਨ ਦਾ ਸਪੀਡ ਵਿਚ ਹੋਣਾ।

੨-ਪਿਸਟਨ ਦਾ ਖੁਸ਼ਕ ਹੋ ਜਾਨਾ।
ਇਸ ਵਾਸਤੇ ਮਿੱਟੀ ਦਾ ਤੇਲ ਪਾਉਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

੩-ਪਿਸਟਨ ਰਿੰਗ ਦਾ ਟੁਟ ਜਾਨਾ।

੪-ਬੈਰਿੰਗ ਦਾ ਗਰਮ ਹੋ ਜਾਨਾ।

੫-ਬਹੁਤ ਚਿਰ ਤਕ ਗਾਡ਼ੀ ਨ ਚਲਾਉਨੀ।

ਇੰਜਨ ਦੇ ਇਕ ਦਮ ਬੰਦ ਹੋਨ ਦੀ ਵਜਾ

ਐਗਨੀਸ਼ਨ ਦਾ ਬਿਲਕੁਲ ਬੰਦ ਹੋਣਾ।

ਇੰਜਨ ਵਿਚ ਖੱਰ ਖੱਟ ਦੀ ਅਵਾਜ਼ ਹੋਨੁ ਦੇ ਸਬੱਬ

੧—ਇੰਜਨ ਦਾ ਗਰਮ ਹੋਣਾ।

੨—ਸਲੈਂਡਰ ਤੇ ਪਿਸਟਨ ਉਤੇ ਕਾਰਬਨ ਜੰਮਣਾ।

੩—ਵਕਤ ਤੋਂ ਪੇਹਲਾਂ ਗੈਸ ਦਾ ਸੜਨਾ।

੪—ਬੈਰਿੰਗ ਢਿੱਲੇ ਹੋਣਾ।

੫—ਗਜਨ ਪਿੰਨ ਢਿੱਲੇ ਹੋਣਾ।

੬—ਸਲੈਂਡਰ ਦੇ ਬੋਲਟ ਢਿੱਲੇ ਹੋਣੇਂ।

੭—ਲੁਬਰੀਕੇਸ਼ਨ ਘੱਟ ਹੋਣਾ।

ਇੰਜਨ ਵਿਚ ਬੈਕ ਫਾਇਰ ਹੋਣ ਦੇ ਸਬੱਬ

੧—ਐਗਨੀਸ਼ਨ ਟਾਈਮਿੰਗ ਗਲਤ ਹੋਣਾ।

੨—ਐਗਨੀਸ਼ਨ ਲੀਵਰ ਐਡਵਾਂਸ ਹੋਣਾ।

੩—ਸਟਾਰਟਿੰਗ ਹੈਂਡਲ ਨੂੰ ਫਰਾਉਂਦੇ ਹੋਏ ਪਿਸਟਨ ਨੂੰ ਕਮਪਰੈਸ਼ਨ ਸਟਰੋਕ ਦੀ ਟਾਪ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਛੱਡ ਦੇਣਾ।

ਸਟਾਰਟਿੰਗ ਹੈਂਡਲ ਦੇ ਬਿਨਾਂ ਇੰਜਨ ਨੂੰ ਸਟਾਰਟ ਕਰਨਾ

ਪਹਿਲਾ ਤ੍ਰੀਕਾ ਤਾਂ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ

ਆਪਣੀ ਸੀਟ ਉਤੇ ਬੈਠਕੇ ਐਗਨੀਸ਼ਨ ਤੇ ਗੈਸ ਲੀਵਰ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਠੀਕ ਪੋਜ਼ੀਸ਼ਨ ਉਤੇ ਕਰ ਲਵੇ ਤੇ ਕੁਝ ਆਦਮੀ ਗਾੜੀ ਨੂੰ ਧੱਕਨ । ਫੇਰ ਡਰਾਈਵਰ ਟਾਪ ਸਪੀਡ ਲਗਾਕੇ ਕਲੱਚ ਪੈਡਲ ਨੂੰ ਪੈਰ ਨਾਲ ਦਬਾਈ ਰਖੇ, ਜਿਸ ਵੇਲੇ ਗਾੜੀ ਪੂਰੀ ਤਾਕਤ ਨਾਲ ਧੱਕੀ ਜਾਂਦੀ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਇਕ ਦਮ ਪੈਰ ਕਲੱਚ ਪੈਡਲ ਉਤੋਂ ਚੁਕ ਲਵੇ ਇੰਜਨ ਸਟਾਰਟ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ, ਟਾਪ ਸਪੀਡ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਪੈਹਲੀ ਤੇ ਦੂਜੀ ਸਪੀਡ ਉਤੇ ਵੀ ਗਾੜੀ ਸਟਾਰਟ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਮਗਰ ਧੱਕਨ ਵਿਚ ਜ਼ੋਰ ਬਹੁਤ ਲਗੇਗਾ। ਜੇ ਧੱਕਨ ਨੂੰ ਆਦਮੀ ਨਾ ਮਿਲਦੇ ਹੋਣ ਤਾਂ ਪਿਛਲਾ ਪੱਯੀਆ ਜੈਕ ਨਾਲ ਉਠਾਕੇ ਹੈਂਡਲ ਫਿਰਾਨ . ਨਾਲ ਇੰਜਨ ਸਟਾਰਟਹੋ ਜਾਵੇਗਾ।

ਇੰਜਨ ਦਾ ਕਮਜ਼ੋਰ ਹੋਣਾ

੧—ਕਸਪਰੈਸ਼ਨ ਲੀਕ ਹੋਣਾ।

੨—ਲੀਕ ਜਾਂ ਰਿਚ ਮਿਕਸਚਰ ਹੋਣਾ।

੩—ਵੀਕ ਐਗਨੀਸ਼ਨ ਹੋਣਾ।

੪—ਇੰਜਨ ਗਰਮ ਹੋਣਾ।

ਮਿਸ ਫਾਇਰ ਹੋਣਾ

੧—ਕਿਸੇ ਤਾਰ ਦਾ ਟੁਟ ਜਾਣਾ।

੨—ਸਪਾਰਕਿੰਗ ਪਲੱਗ ਦਾ ਮੈਲਾ ਹੋਣਾ।

੩—ਪਲੱਗ ਪੌਆਇੰਟ ਦਾ ਫਾਸਲਾ ਘੱਟ ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੋਣਾ।

੪—ਕਾਰਬੁਰੇਟਰ ਦਾ ਐਡਜਸਟਮੈਂਟ ਠੀਕ ਨਾ ਹੋਣਾ।

੫—ਕਿਸੇ ਸਲੈਂਡਰ ਵਿਚ ਕਮਪਰੈਸ਼ਨ ਨਾ ਹੋਣਾ।

੬—ਪੈਟਰੋਲ ਵਿਚ ਪਾਣੀ ਹੋਣਾ।

੭—ਐਗਨੀਸ਼ਨ ਦਾ ਖਰਾਬ ਹੋਣਾ।

ਕਾਰੋਨੇਸ਼ਨ ਪ੍ਰਿੰਟਿੰਗ ਵਰਕਸ ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਵਿਚ
ਭਾਈ ਨਿਰੰਕਾਰ ਸਿੰਘ ਮੈਨੇਜਰ ਤੇ
ਪ੍ਰਿੰਟਰ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਨਾਲ ਛਪਿਆ।